首都高バトル2 公式ガイドブック

TOKYO HIGHWAY BATTLE 2
OFFICIAL GUIDEBOOK

この一冊で、
夜の首都高は手中に落ちる
【首都高バトル2　公式ガイドブック】

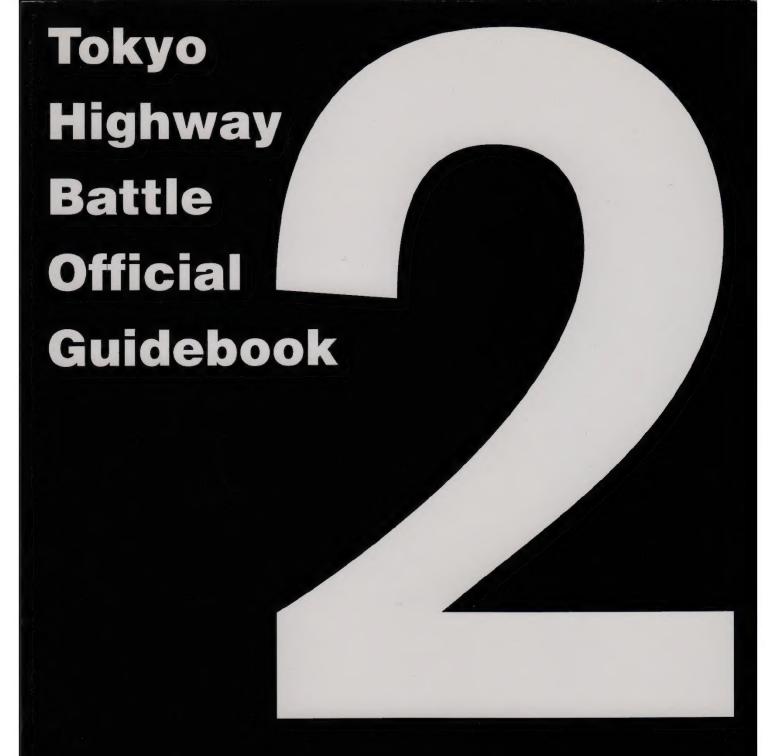
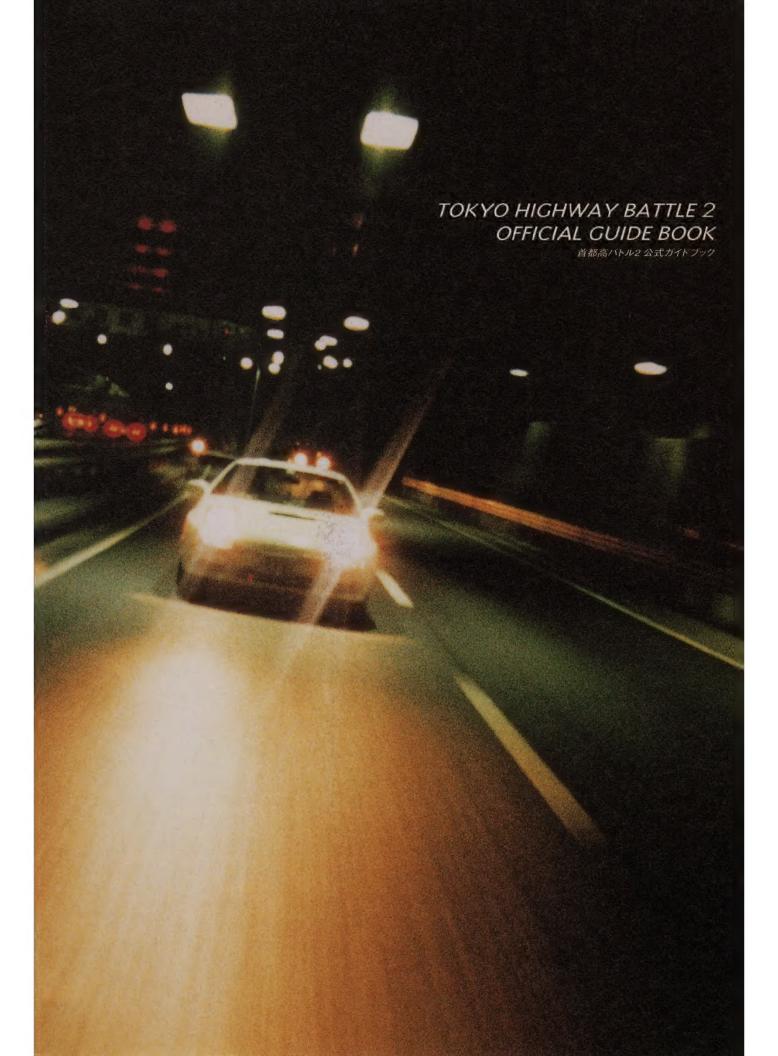
首都高バトル2 公式ガイドブック

TOKYO HIGHWAY BATTLE 2 OFFICIAL GUIDEBOOK

ファミ通責任編集

Tokyo
Highway
Battle
Official
Guidebook
2

TOKYO HIGHWAY BATTLE 2
OFFICIAL GUIDE BOOK
首都高バトル2 公式ガイドブック

現実と虚構の狭間で繰り広げられるハイスピードバトル

限りなく現実に近いシチュエーションを舞台とした本作『首都高バトル2』では、夜の首都高を駆け抜ける疾走感、OVER300km/hで繰り広げられるバトルの緊張感がリアルに再現されている。

＊

各主要高速道を結ぶ首都圏生活ラインの基盤ともいうべき高速道『首都高』。都心に林立する高層ビル群の中を縫うように作られているため、非常に走り難い入り組んだコース構成でありながら、歩行者や、信号機がなく、始点・終点を持たない形態をとっているため、一定額の通行料を支払えば何周でも走行することができる。しかし日中は走行車両が多いため万年渋滞を引き起こし、制限速度で走行することすらままならない。しかし、深夜ともなるとその様相は一転し、都内近郊の走り屋たちが凌ぎを削り会うバトルステージへ変貌を遂げる。

＊

首都高はあくまでも一般道であるために、きちんとした交通法規（法定速度は50km〜100km/h）が存在し、一般車も走行している。また、路面状況もあまり良くないうえ、道幅も狭く当然の如くサーキットにあるようなセーフティーゾーンも存在しない。このため、速く走るということに限っていえば、非常にリスキーといえる。

公道上には一般車両の存在や渋滞など、予測不可要素が数多く存在し、通常であればOUT・IN・OUTで抜けられるコーナーも一般車がいることによって、ラインを変えなければならない場合もある。また、プレイヤーが時速300km/hで走行した場合、一般車との速度差はおよそ200km/h。つまり、一般車は前方から約200km/hの速度で向かってくる障害物といえる。これらの一般車が何気なく進路変更を行なうと、プレイヤー側にとっては予測不可の行動と感じとれてしまう。しかし、これは、同じ首都高上を走りながらも速度域があまりにも違うため、お互いが相容れない存在であるために起こる自体であり、同じ空間内に違う世界が存在する点を踏まえた走り方をしなければならない。

＊

速く走るために不可欠な要素として、理論・判断・技術の3点があげられる。チューニングが及ぼす影響や、ハンドルを切る、ブレーキを踏むなどの一連の操作による車の動作を考えて走れる解析力。予測不可要素によるラインの変更や、状況を読み自らの取るべき行動を瞬間的に決める的確な判断力。スムーズな操作でパワーロスを抑え、車の持つポテンシャルを効率よく引出しながら走らせられる適切な技術力。これらの3要素を兼ね備えてこそ優れたドライバーたりえるといえるであろう。

本書ではこの『首都高バトル2』をプレイするにあたり、楽しみながらも誰より速く走るために必要とされるであろうポイントを以下のようにまとめて紹介している。

＊

・SYSTEM GUIDE

本作を楽しむ際に知っておきたい基礎知識や、各種法則など、基本的なシステム全般を紹介する。プレイ前はもちろん、プレイ中にも熟読し、しっかりと理解しておこう。

・BASIC CAR LECTURE

駆動方式やエンジン、タイヤ、サスペンションなど、車の各種構成部品が持つ特性についての解説を行なっている。この項で車の運動特性を理解し、考える走り方を学ぼう。

・CAR GUIDE

本作に登場する全車種のスペックや出現条件などを紹介する。通常では入手できないシークレットカーや一般車の情報もあわせて公開している。車選びの際に役立ててもらいたい。

・TUNNING GUIDE

本作で行なえるチューニングメニューの全項目を紹介する。各項目ごとに必要な経費、効果などの情報を掲載している。自分の思い描く車を仕上げるための参考に活用しよう。

・COURSE GUIDE

本作の舞台となる首都高を走行する際、注意するべきポイントやコースの特徴についての解説を行なっている。自分なりの走行法を見つけ、バトルに勝つためのテクニックを学ぼう。

・RIVAL DATA

本作に登場する全ライバルの使用車種、チューニングや走行のタイプ、出現条件などの各種データを完全公開している。本項を参考にライバル帳のコンプリートを目指してみよう。

＊

現実であれ虚構の世界であれ、車を速く走らせる方法に大差はない。しかし、車のタイプや特性、走行法など、各個人それぞれに好みや嗜好などの違いがあり、これがベストという車の仕上げ方、走らせ方は存在しない。自分がどのような車を求め、どのような走り方を目指すのか。自分なりの“走り”の哲学を見つける際の参考に本書を役立てていただければ幸いである。

※『首都高バトル2』を攻略するにあたって本書では、一部現実的な走行テクニック、チューニングなどの解説を行なっている。ただし、これらの内容はすべてゲーム内での走行に限ったことであり、現実世界でこのような走行を推奨するものではない。実際の走行の際には、このような走り方をすることのないよう留意していただきたい。

TOKYO HIGHWAY BATTLE 2 OFFICIAL GUIDE BOOK

>>CONTENTS

#01 SYSTEM GUIDE >>システムガイド

■SPゲージについて

プレイヤーの精神力をゲージで表わしたSPゲージは、バトル中の画面上部に表示される。対戦相手に先行されると減少し、先行車との車間距離が離れるほど早く減少していく。また、壁や他車にぶつかるとSPゲージが振動しながら減少する。この時、衝撃が大きいほどSPゲージの減りが大きくなる。なお、接触によるSPゲージの減少はOptionのGame Config内にあるSP Battleの項目でReal＝接触による減少あり、Normal＝接触による減少なしの設定が行なえる。

■獲得CPについて

ライバルとのSPバトルに勝った場合は、一定の法則に基づいて算出されたCPを入手することができる。算出法については下記の項目を参照のこと。なお、SPバトルで引き分けもしくは負けてしまった場合も、SPバトルを行なった距離に応じたCP（Battle Distance）が入手できる。

CPをより多く入手するための方法は、レベルの高いライバルと戦う、SPをできるだけ残しておく、長い距離を走行する、初戦で勝つなど

◆Rival's Prize……（ライバルのレベル＋1）×2000×勝利条件
◆Battle Distance……走行距離×1000
◆Remain SP……バトル終了時の残りSP×ライバルのレベル
◆Bonus……Rival's Prize＋Battle Distance＋Remain SP×ライバルの種別毎に決まっている係数

※勝利条件：初戦勝利＝5　再戦勝利＝4　再度勝利＝2
ライバル係数：TEAM ENEMY＝1、TEAM LEADER＝2、MIDDLE BOSS＝3、BIG BOSS＝4、LAST BOSS＝5

■走行距離による性能低下について

SPバトルで長い距離を連続して走行し続けていると、徐々にパワー・トルクが下がり、タイヤのグリップも失われていく。つまり、連続走行をし続けていると、自然とSPバトルで不利な状況に陥っていくことになる。また、車をチューンナップしている場合は、低下率がさらに大きくなってしまう。ただし、Garageに戻ることでトリップメーターが0に戻され、これまで低下していた性能は初期値に戻る。あまり[illegible]気になって長時間走りまわらないで、ライバルが見当たらなくなったら早めにGarageに戻るように心掛けよう。

30km以上で目に見えて性能が落ちてくる。特に最高速性能とコーナリング性能には顕著に現れる。

パワートルクの変動率

走行距離	変動率
0.0～10.0km	99～85%
10.1～15.0km	97～80%
15.1～20.0km	95～75%
20.1～25.0km	93～73%
25.1～30.0km	91～71%

チューニング時のトルクと初期トルクとの差が大きいほど、変動率が低下

タイヤグリップ力の変動率

装着タイヤのタイプ	変動率
Normal	10.0km毎に1～5%
TYPE-1	10.0km毎に1～5%
TYPE-2	10.0km毎に1～6%
TYPE-3	10.0km毎に1～8%
TYPE-4	10.0km毎に1～10%

チューニング時のトルクと初期トルクとの差が大きいほど、変動率が低下

Time Attack MODE

ライバルや一般車の走行していないコースを走行して、タイムを計測ができるモードがこのTime Attackである。Quick Raceと同じ[illegible]Questで所有している車の中から使用車種を選んだら、走行するコースを選択しよう。また、このTime Attackでは、プレイヤーの走行[illegible]が前回走行時より残像となって現われるゴーストカーが登場する。Time Attackのリプレイデータを保存しておけば、いつでもゴーストカーとの擬似対戦を行なうことができるのだ。

ゴーストカーはリプレイデータのコースを走行するが、続けて2周以上すると現われる。[illegible]定[illegible]存在しないため、接触しても影響はない

❶環状線／QuestのA-ZONEにあたる環状線の内回り、外回りいずれかのコース。スタート、ゴール地点は神田橋になる。

❷環状線、[illegible]、湾岸線、台場線／[illegible]にあたる複合路線の右回り、左回りいずれかのコース。スタート、ゴール地点は有明となる。

❸湾岸線／D-ZONEの一部にあたる湾岸線の上り、下りいずれかのコース。上りのスタート地点は大黒ふ頭でゴール地点は13号地、下りはその逆になる。

❹羽田線、横羽線／E-ZONEの一部にあたる羽田線、横羽線の上り、[illegible]ずれかのコース。上りのスタート地点は汐入でゴール地点は鈴ケ森、下りはその逆になる。

❺コース全周／全コースを合わせた外周にそって走る右回り、左回りいずれかのコース。スタート、ゴール地点は神田橋となる。

❻[illegible]0〜1000m、一周のいずれかを選択して走行できる。

Free Run MODE

このFree Runでは、QuestやQuick Race、Time Attackで走行する首都高の練習走行を行なえる。使用できる車種はQuick RaceやTime Attackで使用することのできるデモカーか、Questで所有している車のみとなる。コース上にはライバルこそ登場しないものの、一般車は同じように走行している。しかし、Free Runでの走行はQuestでの日数やオドメーターには影響がでないので、実戦向けの練習走行には最適といえるだろう。このモードで各コーナーの特徴や[illegible]ポイントの位置、各ZONEへのルートなどを頭に叩き込んでおきたい。なお、Free Runでは現在Questで走行できるコースと同じZONEしか走行することができない。

連続走行をし続けると、パワー・トルクやタイヤの性能が低下するのは他のモードと同じ。何より実戦的といえるだろう。

#02 BASIC CAR LECTURE >> 自動車基本講座

BASIC NOTES
車の基本講座

この項では、本作を楽しむためにも知っておきたい、車の構造的な特性などについての解説を行なっている。エンジン、タイヤ、サスペンション、ボディ、駆動方式、車の基本的な挙動など、これらの要素をきちんと理解することによって、車選びやチューニングなどの各項目において、リアルなシチュエーションを持つ本作を存分に味わうことができるといえるだろう。

車選びのときでも、駆動方式やエンジン形式、車重が及ぼす影響などのことをどこまで理解しているかによって楽しみ方の幅が違ってくる。

ENGINE エンジン

自動車の心臓部であるエンジンは、排気量が大きくて気筒数が多く、また回転数が高いほど出力は大きくなる。ただし、実際に回転数が高くなると摩擦抵抗や慣性などによるフリクションロスが発生するため、一定値以上の出力は得られない。また、排気量が増えるとサイズ、重量ともに増大するため、結果的に運動性能をスポイルしてしまう。このため、フリクションロスの低減による回転数のアップや過給器の装着などによって小型ながらも、高出力を得られるエンジンが最近のトレンドになっている。エンジンの種類は、気筒数や配置によっていくつかのタイプが存在する。次のページで、エンジンの形式について解説しているので、自分の使用するエンジンがどのような特徴を持っているのか、きちんと理解しておこう。なお、エンジン出力はP.65で紹介するPower Upで増加させることができる。

◆エンジン性能曲線について

エンジンのパワーとトルクが回転数に対してどのくらい出ているかをグラフにして表わしたのがエンジン性能曲線である。横軸のエンジン回転数に対して、縦軸で回転数あたりのパワー、トルクを表わしている。この性能曲線のパワーカーブを見ることで、どの回転数でエンジンが最もパワーを出しているかを知ることができる。この回転数より上ではパワーが出ないので、その直前でシフトアップをするよう心掛けたい。トルクカーブからは、そのエンジンの特性を知ることができる。低回転域でトルクの太いものは加速向き、高回転域でトルクの太いものは最高速向き、全域に渡ってトルクの太いものは扱いやすい特性のエンジンといえる。このようにエンジン性能曲線の見方を理解できると、エンジンの性格を知ることができるのである。

※フリクションロス
エンジン内部で起こる様々な要因による抵抗のことを指す。

※エンジン性能曲線

※パワーカーブ
回転数あ[illegible]エンジンパ[illegible]曲線。パワー[illegible]上昇するほど増大するが、実際には回転許容範囲が決まっており、この範囲を越えて高出力を得ることはできない。

※トルクカーブ
回転数あたりのトルクを示す曲線。各エンジンの性格によってどの回転域で最大の力を発揮するかが違っている。

◆自然吸気エンジンについて

シリンダーの動作で混合気を吸い込み、それを燃焼させ出力を得るタイプのエンジンをNAエンジンという。アクセルに対して出力の出方が素直なNAエンジンのフィールを好む走り屋は多数存在する。ポート研磨によるフリクションロスの低減、排気量を増やすボアアップなどが代表的なチューニングといえる。

NAエンジンの欠点であるトルクの細さをカバーするためにもボディの軽量化はしっかりと行ないたい。

◆過給器付き(ターボ)エンジンについて

NAエンジンに対し、ターボエンジンはエンジンから排出される排気ガスの勢いを活かしてタービンを回転させることで、より多くの混合気をエンジンに送り込み、実質的に排気量を大きくしたのと同等の効果を持つ。このため、同排気量の車種であってもターボ付きのエンジンのほうが出力特性に優れている。また、タービンが大きいほど出力も大きい。チューニングの際NAよりも容易に出力を上げることができる。もともとは燃費性能向上のために開発された機構であったが、いつしか低燃費高出力エンジンのためのものになってしまった。しかし、本作には燃費に関するパラメータは設定されていないので、このことに関しては一切気にする必要はない。

ターボエンジンの特性として、アクセルONの状態からパワーが出るまでにタイムロスが発生する。この時間をターボラグといい、タービンの大きさに比例して長くなる。そのため、大排気量エンジンでは大型のタービンを使用せず、小さい小型のタービンを2機搭載しターボラグを短くするツインターボが採用されている車種もある。また、低回転域では1機、高回転域では2機のタービンが回るタイプはシーケンシャルツインターボという。

マフラーの効率が上がると排気ガスの勢いが増し結果タービンの勢いが増すことで出力が増大する。

◆パワーウェイトレシオ、トルクウェイトレシオについて

一概にエンジンの出力が大きければいいというわけでなく、実は車重とのバランスも重要な要素のひとつといえる。この出力、トルクと車重の関係を表わす単位にパワーウェイトレシオ、トルクウェイトレシオというものがある。基本的にエンジン出力が大きく、車重が軽いほど優れた運動特性を持つ理想的な車といえるだろう。

※混合気
ガソリンと空気を混ぜ合わせた気体。

※NA
ナチュラルアスピレーション(自然吸気)の略。

※ポート研磨
エンジン内部を磨き上げることによって各部品のアタリを良くし摩擦抵抗を減らす効果がある。

※ボアアップ
エンジンの内部を拡大することで排気量を増大させる。

※パワーウェイトレシオ
単純に同じパワーの車がある場合、車重が軽いほうが動力性能が優れているといえる。この数値は、パワーウェイトレシオ(ps/kg)という単位で知りことができる。車重を馬力で割った数値で1psあたりにかかる車重を表わす。

※トルクウェイトレシオ
パワーウェイトレシオと同じく、同一トルクの車種でも、車重が軽いほうが加速性能が優れている。この数値は、トルクウェイトレシオ(kgm/kg)という単位で知ることができる。車重をトルクで割った数値で、1kgmあたりにかかる車重を表わす。

パワーウェイトレシオBest3
VGTS……3.41ps/kg
S30ZX……3.55ps/kg
964T……4.03ps/kg
本作に登場する車種で、いずれもノーマル状態でのもの。

トルクウェイトレシオBest3
VGTS……22.67kgm/kg
S30ZX……24.88kgm/kg
964T……27.88kgm/kg
本作に登場する車種で、いずれもノーマル状態でのもの。

TIRE タイヤ

タイヤは車の基本性能、走る・曲がる・止まる、に於いて重要な関わりを持つ部分である。どれほど強大なエンジン出力を持っていようとも、運動性能はタイヤの持つ性能に依存されてしまう。

タイヤのグリップ力は、ブレーキングなどによる車の姿勢変化やチューニングによってある程度任意に変更することができる。また、サスペンションをチューニングしたり、エアロパーツを装着することによってダウンフォースを増し、グリップ力を増大させることもできる。

なお、高速域からのブレーキングによってタイヤがロックしてしまうとタイヤの持つ力がすべて失われ、結果曲がることも止まることもままならない状態に陥ってしまう。タイヤがロックしたらブレーキを一旦抜き、再び踏みなおすポンピングブレーキを利用しよう。

タイヤに発生する力は主にここで紹介する3種類。直進力・コーナリングフォース・減速力の3種類の力によって走り、曲がり、止まることができるのである。この3種類の力をしっかりと理解しておけば、限界付近でのマシンコントロールを行なうことができる。

※ダウンフォース
風圧によって、車を路面に押し付けようと作用する力

直進力

コーナリングフォース

減速力

◆直進力について

アクセルを踏むと駆動輪が回転する。そこで駆動輪に回転方向に対する抵抗が生まれ、直進力が発生する。この時、回転力が大きければ大きいほど抵抗も増していき、それに伴って直進力も大きくなっていく。ただし、駆動輪の持つグリップが不足してくると、回転方向に対する抵抗力が失われ、結果直進力も失ってしまい、車はなかなか進んでくれない。

◆コーナリングフォースについて

ステアリングを切ると前輪の向きが変わり、直進力に対して横方向への抵抗が生まれる。この直進力と横方向への抵抗の間にコーナリングフォースが生まれ、車はその方向へ曲がっていこうとするのである。ただし、前輪のグリップが不足すると横方向の抵抗力が失われ、結果コーナリングフォースも失ってしまい、車は曲がることができなくなってしまう。

◆減速力について

ブレーキを踏むと、車輪の回転力が落ち、進行方向に対しての抵抗が生まれ、減速力が発生する。この時、車輪の回転力の落ち込みが大きいほど抵抗も増していき、それに伴って減速力も大きくなっていく。ただし、車輪の持つグリップが不足してくると、進行方向に対しての抵抗力が失われ、結果減速力も失ってしまい、車はなかなか止まってくれない。

SUSPENSION サスペンション

サスペンションは車体の重量を支えながら、路面の凸凹による上下動を吸収しタイヤを効果的に路面に接地させる役目を持っている。また、加減速やコーナリングの際には最適な姿勢を作り出す効果も持っている。

基本的にはコイルスプリングとダンパーというそれぞれ役目の異なる2つの部品で構成されている。コイルスプリングは単純なバネそのもので、路面からの突き上げなどの振動を吸収したり、コーナリングや加減速の際、タイヤをしっかりと路面に押し付ける役割を持っている。しかし、コイルスプリングだけだと縮んだら伸び、伸びたら縮むといった具合に上下動がいつまでも収まらなくなってしまう。このコイルスプリングの伸び、縮みの動きを素早く収束させるためにダンパーが取り付けられている。

基本的に、サスペンションを柔らかめにセッティングするとロールやピッチが大きくなりコーナリング時のふんばりは効くものの、挙動が乱れやすくなってしまう。反対に固めにセッティングされているとロールやピッチが小さくなるため、外側のタイヤに十分な過重がかからずふんばりこそ効かないものの、挙動が素直になりハンドリング特性が向上する。また、フロントを柔らかめに設定すると[illegible]ア寄りに、リアを柔らかめに設定するとオー[illegible]寄りにといった具合に、前後の硬さをそれぞれ変えることでハンドリング特性をある程度任意に設定することもできる。なお、サスペンションの変更による効果は、P.67のDrive Trainを参照するように。

◆車高調整について

車高調整はダンパーのストローク量を調整することによって任意に高さ調整を行なうことができる。車高を下げると重心が低くなるために安定性は向上するが、サスペンションのストロークが短くなるためにコーナリング時のふんばりが効かなくなりやすい。反対に車高を上げるとサスペンションのストロークを長く取ることができるため、コーナリング性能を上げやすい。

【車高を上げた場合】

車高を上げた場合はサスペンションのストロークを長めに取ることができるため、コーナリング時の[illegible]

【車高を下げた場合】

車高を下げた場合にはサスペンションのストロークが短くなるため、コイルスプリングを固めに[illegible]

※ロール
車体を正面から見た時の左右方向への傾き。コーナリング時に発生する力で、サスペンションが柔らかいほどロールが大きくなる。コーナリング時は、外側の車輪に荷重がかかる。

※ピッチ
車体を側面から見た時の前後方向への傾き。加減速時に発生する力で、サスペンションが柔らかいほどロールが大きくなる。ブレーキング時は前輪に荷重がかかり、加速時には後輪に荷重がかかる。

※アンダーステア

P.29のDRIVING EFFECTの項を参照

BODY ボディ

車をチューニングする際には、エンジンやタイヤなどを含む足回りにばかり注目しがちだが、エンジンが発生する出力や、路面からの情報を受け止めるボディも重要な役割を持っていることを忘れてはならない。ボディの種類は用途やスタイルによって、下記で紹介する5タイプに分けられている。車のボディには、剛性という要素が存在する。剛性とは、ボディが外力に対してもとの形を保とうとする性質のことを指す。車が走行する際には、エンジンが発生する振動や、加減速・コーナリングによるG、路面からの突き上げなどの外力が、常にボディに働いている。剛性が不足するとボディがよじれてしまい、サスペンションチューニングの効果が半減してしまったり、コーナリング時に適切なコーナリングラインが取りにくかったりする。そのため、ボディや足回りのチューニングにあわせてボディのチューニングもきちんとしておくように心掛けたい。

ボディ剛性を上げることにより、車重が軽くなり、シャープなハンドリングが得られる、タイヤの性能が最大限に活かせるなどの効果が得られる。剛性アップや軽量化は、P.68で紹介するBody Tuneで行なうことができる。

必要のない装備品や内装を取り外したり、ボディの一部分を軽量のパーツに変えることで、効果的な軽量化を行なうこともできる

※ラゲッジスペース
2ドアクーペや4ドアセダンにある客室から仕切られたトランクスペースと違い、客室とつながっている荷室。

【2ドアクーペ】

左右にドアを1枚ずつ備えたタイプの車種。実用性こそ低いものの、その分剛性が高く、スタイリッシュな外観が特徴である。

【3ドアハッチバック】

[illegible]いため、主に軽量車種に採用されている

【4ドアセダン】

前席、後席に2枚[illegible]を持[illegible]な車種。実用性、剛性ともに高いが、スポーツカー的な車種は少ない

【1ボックス】

[illegible]ためにコーナリングには向いていない

【ステーションワゴン】

4ドアセダンの後端を延長し、有効的なラゲ[illegible]スを確保した車種。同タイプの4ドア車に対して剛性が低く、車重が増えている

※代表的な2ドアクーペ【R34GT】

※代表的な3ドアハッチバック【EG6】

※代表的な4ドアセダン【Y33CV】

※代表的な1BOX【RF2】

※代表的なステーションワゴン【BH5B】

DRIVE TRAIN 駆動方式

車にとって一番の重量物であるエンジン。このエンジンを車体のどの位置に積むかによって、車の持つ特性は大きく違ってくる。一般的には車体前方、フロントタイヤの上に積載するフロントエンジンが多くの車種に採用されている。これはエンジンを車体前方に積載することにより有効な客室、荷室面積を確保することができるためである。このフロントエンジンに対し、重量物であるエンジンは車体中央に置いたほうが効率的という運動性能を突き詰めた考えから生まれたのがレーシングカーでも採用されているミッドシップレイアウトである。フロント、リアタイヤの中央に積載することで、不要な慣性の働きを抑えることができ、結果としてシャープなハンドリング特性が得られる。ただし、操縦性がシビアな一面も持っている。

駆動方式とは、エンジンの搭載位置に対して、どの車輪を駆動するかによっての略号で表わされている。本作で登場する車種の駆動方式は下記で紹介する5種類。この駆動方式の違いによって、それぞれの車種は異なる運動特性を持っている。これらの特性を理解することによって、各方式が持つ不利な点を打ち消し、メリットを活かすような走り方ができるようになる。また、好みの駆動方式を車種選びの基準にするのもいいだろう。

【FF】

フロントエンジンフロントドライブの略。車体を軽量・コンパクトに仕上げることができる。ただし、操舵輪と駆動輪が同じ前輪になるため[illegible]。コーナリング中にアンダーステアが出たら[illegible]で姿勢を修正しよう。

【FR】

フロントエンジンリアドライブの略。前輪は操舵を後輪が駆動とタイヤの役割を分担させることで効率の良いタイヤの使い方ができ、コーナリング特性も素直。楽に[illegible]トの姿勢に持ち込めるため、車を操る楽しさを味わえる駆動方式である。

【4WD】

フォーホイールドライブの略。前輪、後輪の四輪をフルに駆動させることで、強大なパワーを余すことなく路面に伝達することが可能となる。ただし、基本的な特性はFF車に近く、コーナリング中はアンダーステアの傾向が強く顔を覗かせる。

【MR】

ミッドシップエンジンリアドライブの略。レーシングカーも採用するレイアウトで、フロントタイヤとリアタイヤの間にエンジンを搭載し、後輪を駆動する方式。FR車と比べ、さらにIN側に巻き込むようなシャープなハンドリング特性を持つ。

【RR】

リアエンジンリアドライブの略。通常はトランクであるスペースにエンジンを積み、後輪を駆動する。重量物が車両後端にあるため、コーナリング時の挙動はMR以上にシビアだが、加速時には後輪に荷重がかかるため[illegible]性能が高い。

※タックイン
コーナリング中にアクセルを抜くことでフロントタイヤのグリップを回復させ、IN側に切れ込んでいく現象。

※トラクション
車を前に進む際、路面に対して駆動輪が確実にグリップしているかどうかの状態のことを指す。

※代表的なFF
【DC2】

※代表的なFR
【AE86T3】

※代表的な4WD
【CE9A】

※代表的なMR
【SW20GT】

※代表的なRR
【964C2】

DRIVING EFFECT 基本挙動

普通の車が普通にコーナリングする場合、コーナー手前で減速しハンドルを切れば車は曲がってくれる。しかし、あまりに高い車速が出ている状況でコーナリングに入ると、通常の速度域での走行では出ることのなかった様々な挙動が現われる。この挙動は使用車種の駆動方式に加え車速、その時に行なった一連の動作によって異なってくる。コーナリング時に現われる車の挙動は、以下に紹介する3種類にわけられる。スムーズなコーナリングを実現するためにもこれらの挙動のことを頭に叩き込んでおき、いついかなる時でも、これらの弱点を打ち消せるような走り方を心掛けたい。

◆ニュートラルステアについて

きれいな弧を描いてコーナーを駆け抜けていく理想のコーナリングライン。コーナーの進入速度、進入ライン[illegible]を抜けてからのアクセル開度の[illegible]を高度に実践できて可能となる。タイヤの性能を最大限に活かしているため、スリップによるエンジン出力のロスがなく、理論的には一番効率の良いコーナリングといえる。コーナリング中の姿勢が安定しているため、立ち上がり加速もスムーズで結果的に速く走ることができる。

◆アンダーステアについて

コーナリング時にフロントタイヤの持つコーナリングフォースを上回り、走行ラインが外側に向かってふくらんでいく現象。FFや4WDなどの前輪を駆動するタイプの車種ではこの挙動が顕著に見受けられる。アンダーステアを出さないためには、コーナー直前でしっかり減速を行なうこと。それでもアンダーステアが出たら、軽くブレーキを踏んでグリップの回復に努めよう。

【アンダーステアを打ち消すセッティング】
フロント車高→低め、リア車高→高め、[illegible]
リアサスペンション→固め、フロントタイヤ→グリップ力高、[illegible]

◆オーバーステアについて

コーナリング時にリアタイヤのコーナリングフォースが限界を越え、後輪が外側にふくらんでいくことで車がIN側に巻き込んでいく現象。FR車でコーナー進入時にリアタイヤの荷重が抜けすぎると起きやすい。オーバーステアが出た場合は、アクセルを抜き[illegible]をあてる。車体がコーナー出口を向いたらハンドルを戻し、アクセルを踏み込んでいけばいい。

【オーバーステアを打ち消すセッティング】
フロント車高→普通～高め、リア車高→低め、フロントサスペンション→柔らかめ
リアサスペンション→柔らかめ、フロントタイヤ→グリップ力低、リアタイヤ→グリップ力高

※クリッピングポイント
コーナリング中のラインで、最もコーナーの内側に突くポイント。S字の最初のコーナーでは続くコーナーの進入を考え、クリッピングポイントをやや手前に持ってくるように心掛けたい。

※カウンターステア
コーナリング中に後輪がOUT側にスライドした際、滑っている方向へ素早く修正舵を切り、スライドを抑える行為。

ニュートラルステア

アンダーステア

オーバーステア

#03 CAR GUIDE >>登場車種紹介
●Basic Car — P034 ●Secret Car — P055
●Other Car — P058

全車種INDEX

SW20GT

[illegible]と操縦性を兼ね備えたミッドシップスポーツカーの最終型。NAのSW20Gのエン[illegible]に比べ、高出力のターボシステムが追加されたことで、より高回転まで回せるユニットに仕上がっている。245馬力のパワーに対応する為、足回りも強化されている。

■ライバルNo.063を倒すと選択可能

◆全長	4170mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	1695mm	◆排気量	1998cc
◆全高	[illegible]	◆最高出力	245ps
◆車重	1290kg	◆最大トルク	31kgm
◆駆動方式	MR	◆フロントタイヤサイズ	195/55R15
◆価格	2200000CP	◆リアタイヤサイズ	225/50R15

ST205

ST202を[illegible]的に4WDターボで武装したスポーツクーペ。SW20と同形式の[illegible]み込み、255馬力の出力を発生する。しかしフロント回りが重いため回頭性が悪く、積極的にマシンをコントロールしないと曲がってくれない

■ライバルNo.221を倒すと選択可能

◆全長	4420mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	1750mm	◆排気量	1998cc
◆全高	1305mm	◆最高出力	255ps
◆車重	1390kg	◆最大トルク	31kgm
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	215/50R16
◆価格	1754000CP	◆リアタイヤサイズ	215/50R16

A80RZ

3リッターのターボで280馬力を発生する大型FRスポーツ。強大なトルクを後輪だけで受け止めるため、ノーマル状態のままでは十分なパワーを路面に伝えることができない。チューニングする際には、特にリヤのグリップ力を上げていく方向に[illegible]

■ライバルNo.065を倒すと選択可能

◆全長	4520mm	◆エンジン形式	直列6気筒DOHCターボ
◆全幅	1810mm	◆排気量	2997cc
◆全高	[illegible]	◆最高出力	[illegible]
◆車重	1510kg	◆最大トルク	[illegible]
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	225/50-16
◆価格	[illegible]	◆リアタイヤサイズ	[illegible]

A80RZM

[illegible]することによってエンジントルクが向上し、より低速から加速するようになった。また合わせてボディ剛性とサスペンションセッティングの見直しが行なわれ、これまで弱点であったリアのトラクション不足も向上されている。

■最初から選択することができる

◆全長	4520mm	◆エンジン形式	直列6気筒DOHCツインターボ
◆全幅	[illegible]	◆排気量	[illegible]
◆全高	[illegible]	◆最高出力	[illegible]
◆車重	1510kg	◆最大トルク	[illegible]
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	235/45ZR17
◆価格	4480000CP	◆リアタイヤサイズ	255/40-17

100TV

中低速のトルクが太く、大柄なセダンボディを引っ張ってくれる。元が大柄なために車重[illegible]重いので、軽量化は必須といえる。また、ノーマル状態ではパワーに対して足回りが[illegible]味になるので、サスペンションを硬めてやると走りが[illegible]になるだろう。

■ライバルNo.026を倒すと選択可能

◆全長	[illegible]	◆エンジン形式	直列6気筒DOHCツインターボ
◆全幅	[illegible]	◆排気量	[illegible]491cc
◆全高	[illegible]	◆最高出力	280ps
◆車重	[illegible]	◆最大トルク	38.5kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205/55-16
◆価格	2090000CP	◆リアタイヤサイズ	225/50-16

AP1HT

[illegible]のAP1に軽量高剛性のハードトップを装着することで、ボディ剛性を高めたモデル。[illegible]軽量とはいえトータルでの車重が80kgも増加してしまう。そのため、加速性は若干鈍ってしまうが、逆にコーナリング時の安定性は増しているといえる。

■ライバルNo.301を倒すと選択可能。

◆全長	4135mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC VTEC
◆全幅	1750mm	◆排気量	1997cc
◆全高	1285mm	◆最高出力	250ps
◆車重	1320kg	◆最大トルク	22.2kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205/55-16
◆価格	3600000CP	◆リアタイヤサイズ	225/50-16

NA1

[illegible]ほど、全てのセッティングがサーキット寄りに煮詰められたマシン。徹底した軽量化が行なわれ、車重はベース車より120キロ減らされている。挙動は[illegible]に尽き、[illegible]とても限界まで振り回すことはできないだろう。

■ライバルNo.066を倒すと選択可能。

◆全長	4430mm	◆エンジン形式	V型6気筒DOHC VTEC
◆全幅	1810mm	◆排気量	2977cc
◆全高	1160mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1230kg	◆最大トルク	30kgm
◆駆動方式	MR	◆フロントタイヤサイズ	205/50ZR15
◆価格	6994000CP	◆リアタイヤサイズ	225/50-16

NA2

NA1の排気量を3.2リッターにアップし、6速ミッションを組み込むことで総合的な動力性能が向上したモデル。足回りはNA1と同様だがサスペンションのセッティングが[illegible]ため、挙動がマイルドで限界付近まで[illegible]でも安心して走れるようになっている。

■最初から選択することができる。

◆全長	4430mm	◆エンジン形式	V型6気筒DOHC VTEC
◆全幅	1810mm	◆排気量	3179cc
◆全高	1160mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1270kg	◆最大トルク	31kgm
◆駆動方式	MR	◆フロントタイヤサイズ	215/45ZR16
◆価格	[illegible]57000CP	◆リアタイヤサイズ	[illegible]ZR17

CE9A

[illegible]軽量の[illegible]セダンに高出力の[illegible]エンジンを積み込み、4WDで武装したコンペティションマシン。最高出力270馬力ながら低回転域から強大なトルクを発生するため、扱いやすいエンジン特性を持っている。2リッタークラスではトップレベルの動力性能を誇る。

■ライバルNo.101を倒すと選択可能。

◆全長	4310mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC[illegible]
◆全幅	1695mm	◆排気量	1997cc
◆全高	1420mm	◆最高出力	270ps
◆車重	1260kg	◆最大トルク	31.5kgm
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	205/60R15
◆価格	1725000CP	◆リアタイヤサイズ	205/60R15

CN9A

CE9Aのフルモデルチェンジ版で、ボディの設計が一新されている。ボディ剛性、[illegible]能ともに[illegible]しているものの、CE9Aにくらべ90kgも重くなっている。その代わり[illegible]ンもリファインが行なわれ、最高出力280馬力を発生する強心臓を与えられた。

■ライバルNo.099を倒すと選択可能。

◆全長	4330mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	1690mm	◆排気量	1997cc
◆全高	[illegible]	◆最高出力	280ps
◆車重	[illegible]	◆最大トルク	[illegible]
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	[illegible]/50R16
◆価格	2008000CP	◆リアタイヤサイズ	[illegible]05/50R16

CP9A5

A

[illegible]強力なグリップ力とブレーキを手に入れる[illegible]80mmもワイド化したモデル。トレッドが拡大することでコーナリング時の[illegible]増している。また、ボンネットやフェンダーの材質をアルミにすることで、軽量化にも留意した。

■ライバルNo.153を倒すと選択可能。

◆全長 ――4350mm　◆エンジン形式 ――直列4気筒DOHCターボ
◆全幅 ――1770mm　◆排気量 ――1997cc
◆全高 ――1415mm　◆最高出力 ――280ps
◆車重 ――1360kg　◆最大トルク ――38kgm
◆駆動方式 ――4WD　◆フロントタイヤサイズ ――225/45ZR17
◆価格 ――2985000CP　◆リアタイヤサイズ ――225/45ZR17

CP9A6

A

CP9A5の持つ高い総合戦闘能力はそのままに、サスペンションアームノ材質にアルミを[illegible]てバネ下重量の[illegible]を図り、コーナリング性能を更に向上させている。ただしハンドリングはマイルド方向に振られた為、CP9A5のようなシャープさは無くなってしまった。

■ライバルNo.155を倒すと選択可能。

◆全長 ――4360mm　◆エンジン形式 ――直列4気筒DOHCターボ
◆全幅 ――1770mm　◆排気量 ――1997cc
◆全高 ――1415mm　◆最高出力 ――280ps
◆車重 ――1360kg　◆最大トルク ――38kgm
◆駆動方式 ――4WD　◆フロントタイヤサイズ ――225/45ZR17
◆価格 ――3168000CP　◆リアタイヤサイズ ――225/45ZR17

CP9A6M

A

CP9A6のマイナーチェンジ版。チタンタービンを採用することにより、これまでより低速時からのトルクアップを達成している。ハンドリングに関しても、CP9A5の持っていたシャープさを復活させながら、安定性を損なわないセッティングが施されている。

■最初から選択することができる。

◆全長 ――4350mm　◆エンジン形式 ――直列4気筒DOHCターボ
◆全幅 ――1770mm　◆排気量 ――1997cc
◆全高 ――1405mm　◆最高出力 ――280ps
◆車重 ――1360kg　◆最大トルク ――38kgm
◆駆動方式 ――4WD　◆フロントタイヤサイズ ――225/45ZR17
◆価格 ――3248000CP　◆リアタイヤサイズ ――225/45ZR17

Z16A

A

大柄なボディに強大なトルクを発生するV6エンジンを搭載した重量級スポーツ。1.7トンもの巨大なボディながら、V6ツインターボから発[illegible]トルクで暴力的な加速感を味わうことが[illegible]。しかし、コーナリングを極めるためには軽量化が必須といえよう。

■ライバルNo.[illegible]を倒すと選択可能。

◆全長 ――4575mm　◆エンジン形式 ――V型6気筒DOHCツインターボ
◆全幅 ――1840mm　◆排気量 ――2972cc
◆全高 ――1285mm　◆最高出力 ――280ps
◆車重 ――1700kg　◆最大トルク ――43.5kgm
◆駆動方式 ――4WD　◆フロントタイヤサイズ ――235/45ZR17
◆価格 ――1240000CP　◆リアタイヤサイズ ――235/45ZR17

Z15A

A

Z16Aのマイナーチェンジ版で、リトラクタブルライトの廃止や一部の装備を簡略化し、わずかながらも軽量化を実現したモデル。パワフルなツインターボエンジンに高剛性ボディ、4WDシステム、6速ミッションと、走るために必要なスペックは十二分に揃っている。

■ライバルNo.259を倒すと選択可能。

◆全長 ――4590mm　◆エンジン形式 ――V型6気筒DOHCツインターボ
◆全幅 ――1840mm　◆排気量 ――2972cc
◆全高 ――1285mm　◆最高出力 ――280ps
◆車重 ――1680kg　◆最大トルク ――43.5kgm
◆駆動方式 ――4WD　◆フロントタイヤサイズ ――245/40ZR18
◆価格 ――1880000CP　◆リアタイヤサイズ ――245/40ZR18

Z15AM

Z15Aのマイナーチェンジ版。仕様の変更はないものの、フロントマスクとリアウィングが大型のタイプに変更されている。車重は相変わらず超重量級ながら、ツインターボのエンジンは低速域からパワフルで、1.7トンもの重量を感じさせない加速を与えてくれる。

■ライバルNo.257を倒すと選択可能

◆全長 4600mm
◆全幅 1840mm
◆全高 1285mm
◆車重 1680kg
◆駆動方式 4WD
◆価格 3979000CP
◆エンジン形式 V型6気筒DOHCツインターボ
◆排気量 2972cc
◆最高出力 280ps
◆最大トルク 43.5kgm
◆フロントタイヤサイズ 245/40ZR18
◆リアタイヤサイズ 245/40ZR18

FD3RZ

FC3E3の[illegible]前後の重量バランスに有利なフロントミッドシップを採用。先代から継承するハンドリングに更に磨きをかけている。また、極限まで締め上げたサスペンションセッティングのおかげで、ハンドリングは極めてシャープに仕上がっている。

■ライバルNo.076を倒すと選択可能

◆全長 4285mm
◆全幅 1760mm
◆全高 1230mm
◆車重 1270kg
◆駆動方式 FR
◆価格 2113000CP
◆エンジン形式 ロータリーツインターボ
◆排気量 654*2cc
◆最高出力 265ps
◆最大トルク 30kgm
◆フロントタイヤサイズ 235/45ZR17
◆リアタイヤサイズ 255/40-17

FD3RS

FD3RZの最終進化形態。鍛えこまれたハンドリングでより高い限界性能を実現し、しなやかな足回りを手に入れた。また、280馬力の出力を得て、より一層切れ[illegible]走りを披露する。シャープなコーナリングを信条とする、ベストハンドリングマシン。

■最初から選択することができる

◆全長 4285mm
◆全幅 [illegible]mm
◆全高 1230mm
◆車重 1270kg
◆駆動方式 FR
◆価格 3778000CP
◆エンジン形式 ロータリーツイン[illegible]
◆排気量 654*2cc
◆最高出力 280ps
◆最大トルク 32kgm
◆フロントタイヤサイズ 235/45ZR17
◆リアタイヤサイズ 255/40-17

JCESE

[illegible]例のない、市販車で唯一3ローターロータリーエンジンを積んだ最高級パーソナルクーペ。フィーリング的にはV型12気筒に匹敵するスムーズさと膨大なトルクを発生する。しかしながらパーソナルクーペという性格上、機敏な走りにはあまり向いていない。

■ライバルNo.228を倒すと選択可能

◆全長 4815mm
◆全幅 1795mm
◆全高 1305mm
◆車重 1580kg
◆駆動方式 FR
◆価格 1586000CP
◆エンジン形式 3ロータリーツインターボ
◆排気量 654*3cc
◆最高出力 280ps
◆最大トルク 41kgm
◆フロントタイヤサイズ 215/60R15
◆リアタイヤサイズ 215/60R15

GC8C4

GC8S4の2ドアクーペバージョン。ドアが少ないためか10kg軽量化されている。ただし全長、ホイールベースを始めとする車体寸法に変更はないため、操縦性に差異はない。軽量コンパクトなボディサイズながら高出力エンジンを積み込む基本コンセプトは変わっていない。

■ライバルNo.291を倒すと選択可能

◆全長 4340mm
◆全幅 1690mm
◆全高 [illegible]mm
◆車重 1240kg
◆駆動方式 4WD
◆価格 2086000CP
◆エンジン形式 水平対向4気筒ターボ
◆排気量 1994cc
◆最高出力 280ps
◆最大トルク [illegible]kgm
◆フロントタイヤサイズ [illegible]R16
◆リアタイヤサイズ 205/50R16

GC8C6

A

GC8S6の2ドアクーペバージョン。ドアの枚数が2枚に減ったことによる車重減以外に、車体寸法や仕様等の変更点はない。低重心、軽量、ハイパワーと、もともとのコンセプトが良かったために、同クラスの他車と比較しても高い戦闘力を誇っている。

■最初から選択することができる。

◆全長	4350mm	◆エンジン形式	水平対向4気筒ターボ
◆全幅	1690mm	◆排気量	1994cc
◆全高	1405mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1260kg	◆最大トルク	36kgm
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	205/50R16
◆価格	3009000CP	◆リアタイヤサイズ	205/50R16

GC8S6

A

GC8S5のマイナーチェンジ版で、同型車種の最終進化系モデル。しかしながら、元々の完成度が高いために機構的な変更点は少なく、主に空力性能の向上がなされている。動力性能の点では問題はないが、さらなる性能アップのためにボディの補強はしっかりと行ないたい。

■ライバルNo.119を倒すと選択可能。

◆全長	4350mm	◆エンジン形式	水平対向4気筒ターボ
◆全幅	1690mm	◆排気量	1994cc
◆全高	1405mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1270kg	◆最大トルク	36kgm
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	205/50R16
◆価格	2919000CP	◆リアタイヤサイズ	205/50R16

GF8W6

A

GF8W5のマイナーチェンジ版で、同型車種の最終進化系モデルとなる。動力性能においては全く問題はないが、ボディ剛性が不足している分をチューニングで補[illegible]。また、リアのサスペンションはセダンより[illegible]とはね気味になり[illegible]

■ライバルNo.030を倒すと選択可能。

◆全長	4350mm	◆エンジン形式	水平対向4気筒ターボ
◆全幅	1690mm	◆排気量	1994cc
◆全高	1440mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1310kg	◆最大トルク	36kgm
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	205/55-16
◆価格	2919000CP	◆リアタイヤサイズ	205/50R16

GC8K

A

[illegible]ボディサイズがワイドに変更されている。そのために、コーナリング性能が格段に増している。エンジンも2.2リッターへ排気量アップすることで最高出力こそ変わらないものの、低速トルクがアップし全体的に一回り力強くなっている。

■ライバルNo.116を倒すと選択可能。

◆全長	4365mm	◆エンジン形式	水平対向4気筒ターボ
◆全幅	1770mm	◆排気量	2212cc
◆全高	1380mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1270kg	◆最大トルク	37kgm
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	235/45ZR17
◆価格	3408000CP	◆リアタイヤサイズ	255/40-17

BE5

A

GC8系と基本コンポーネンツを共有する、4WDターボの兄弟車。しかしながら走りに関する性格付けはまるで異なり、軽量ハイパワーなコーナリングマシンのGC8系に対し、ロングホイールベースや大柄なボディを活かした高速クルージング性能に長けている。

■ライバルNo.069を倒すと選択可能。

◆全長	4605mm	◆エンジン形式	水平対向4気筒ツインターボ
◆全幅	1695mm	◆排気量	1994cc
◆全高	1410mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1450kg	◆最大トルク	35kgm
◆駆動方式	4WD	◆フロントタイヤサイズ	215/45ZR17
◆価格	2588000CP	◆リアタイヤサイズ	215/45ZR17

BH5B

A

BE5の[illegible]後端を延長し、有効なトランクスペースを確保した[illegible]ンタイプのボディになっている[illegible]。BE5に比べて車重、サイズが増大しているうえ、セダンに比べボディ剛性が不足しているため、[illegible]タル的な運動性能ではBE5に一歩譲ってしまう。

■ライバルNo.028を倒すと選択可能。

◆全長――4690mm
◆全幅――1695mm
◆全高――1485mm
◆車重――[illegible]
◆駆動方式――4WD
◆価格――2898000CP
◆エンジン形式――水平対向4気筒ツインターボ
◆排気量――1994cc
◆最高出力――280ps
◆最大トルク――35kgm
◆フロントタイヤサイズ――215/45ZR17
◆リアタイヤサイズ――215/45ZR17

964C2

A

水平対向エンジンを搭載したRRクーペ。基本設計の古いボディながらも、現代のマシンと比較して[illegible]力を発揮する。リアエンジンのためトラクションがかかりやすく加速力が高い。[illegible]ブレーキング中は重心が適正化され、挙動が安定しやすい。

■ライバル[illegible]を倒すと選択可能。

◆全長――4245mm
◆全幅――[illegible]
◆全高――[illegible]
◆車重――1380kg
◆駆動方式――RR
◆価格――4300000CP
◆エンジン形式――水平対向6気筒
◆排気量――3600cc
◆最高出力――250ps
◆最大トルク――31.6kgm
◆フロントタイヤサイズ――205/50-17
◆リアタイヤサイズ――255/40-17

964T

A

現在、世界で唯一リアアクスル上にエンジンを搭載するターボマシン。RRをベースとしながらも52kgmという強大なトルクを路面に伝えるため、4WDを採用している。コーナリング[illegible]は、ショートホイールベースの上にリアエンジンの特性上オーバーステアとなりやすい。

■ライバルNo.366を倒すと選択可能。

◆全長――4275mm
◆全幅――[illegible]
◆全高――[illegible]
◆車重――1450kg
◆駆動方式――4WD
◆価格――6980000CP
◆エンジン形式――水平対向6気筒ターボ
◆排気量――3604cc
◆最高出力――[illegible]
◆最大トルク――52kgm
◆フロントタイヤサイズ――225/40-18
◆リアタイヤサイズ――265/35ZR18

VGTS

A

[illegible]リッターという大排気量エンジンを搭載するアメリカンスポーツ。V型6気筒のNAエンジンからは、450馬力67.7kgmというビッグパワー、ビッグトルクを発生し、国産車では味わえない豪快な加速を持ち味としている。

■ライバルNo.248を倒すと選択可能。

◆全長――4488mm
◆全幅――[illegible]
◆全高――[illegible]
◆車重――1535kg
◆駆動方式――FR
◆価格――9900000CP
◆エンジン形式――V型10気筒 OHV
◆排気量――7990cc
◆最高出力――450ps
◆最大トルク――67.7kgm
◆フロントタイヤサイズ――235/35-18
◆リアタイヤサイズ――335/30-18

SW20G

B

NAの持つ自然なフィーリングが魅力的な、操る楽しさが感じられるミッドシップスポーツカー。SW20GTと比べ、最高出力200馬力とそれほどパワーはないが、その分シャシー性能に余裕ができ、バランスの良く仕上がっている。

■ライバルNo.085を倒すと選択可能。

◆全長――[illegible]
◆全幅――1695mm
◆全高――1235mm
◆車重――[illegible]
◆駆動方式――MR
◆価格――11680000CP
◆エンジン形式――直列4気筒DOHC
◆排気量――1998cc
◆最高出力――200ps
◆最大トルク――[illegible]
◆フロントタイヤサイズ――195/55R15
◆リアタイヤサイズ――195/55R15

XE10RS

[illegible]型軽量なFRセダン、210馬力を発生するエンジン、6速ミッションとスペックだけを見ると魅力的だが、ノーマル状態では余り軽快に走ってくれない。但し素性が良いので、サスペンションやクラッチなど基本的なパーツを変えれば魅力的なマシンに生まれ変わるだろう。

■最初から選択することができる。

◆全長	4400mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC
◆全幅	1720mm	◆排気量	1998cc
◆全高	1410mm	◆最高出力	210ps
◆車重	1360kg	◆最大トルク	22kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	215/45ZR17
◆価格	2400000CP	◆リアタイヤサイズ	215/45ZR17

ST202

スタイリッ[illegible]タイミング等のチューニングが施されたNAエ[illegible]搭載する[illegible]を活かして軽快に走行することができる。ただ[illegible]ル状態で[illegible]、パワーアップチュー[illegible]を早めに行って[illegible]

■ライバルNo.103を倒すと選択可能

◆全長	4435mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC
◆全幅	1750mm	◆排気量	1998cc
◆全高	1305mm	◆最高出力	200ps
◆車重	1210kg	◆最大トルク	21kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	205/55R15
◆価格	1308000CP	◆リアタイヤサイズ	205/55R15

T231

ST202のフルモデルチェンジ版。先代の大柄なボディを強力なパワーで加速[illegible]の成り立ちから、軽量コンパクトなボディを必要十分なパワーで加速させると[illegible]に生まれ変わったFFスポー[illegible]ンブな顔つきと軽快なハンドリングが[illegible]

■最初から選択することができる。

◆全長	4335mm	◆エンジン形式	直列4気筒DO[illegible]
◆全幅	1735mm	◆排気量	1795cc
◆全高	1305mm	◆最高出力	[illegible]ps
◆車重	1140kg	◆最大トルク	18.4kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	205/50R16
◆価格	[illegible]0000CP	◆リアタイヤサイズ	[illegible]

UZZ30

[illegible]気筒NAエンジンを積み込む、大型クーペ。エンジン自体、最高級セ[illegible]に積まれているものと同形式で、低回転からトルクが太く扱いやすい。空力も優れている[illegible]ので高速走行も得意だが、大柄なボディの為に車重が重く、[illegible]が苦手とな[illegible]

■ライバルNo.172を倒すと選択可能

◆全長	4860mm	◆エンジン形式	V型8気筒DOHC
◆全幅	1790mm	◆排気量	3968cc
◆全高	1340mm	◆最高出力	260ps
◆車重	1640kg	◆最大トルク	36kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	215/60R15
◆価格	1684000CP	◆リアタイヤサイズ	215/60R15

A80SZ

パワー[illegible]が揃っているバランスの良いマシン。そのためA80RZに比べ、操縦性[illegible]優れている。しかしノーマルのままでは車重が重いのが難点。チューニングにおいて[illegible]ワーを上げることはモチロンだが、軽量化とボディの補強を行なったほうが良い[illegible]

■ライバルNo.054を倒すと選択可能

◆全長	4520mm	◆エンジン形式	直列6気筒DOHC
◆全幅	1810mm	◆排気量	2997cc
◆全高	1275mm	◆最高出力	225ps
◆車重	1450kg	◆最大トルク	29kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	225/50-16
◆価格	1240000CP	◆リアタイヤサイズ	245/45ZR16

A80SZM

B

[illegible]エンジンを積む大型FRスポー[illegible]によってボディ剛性とサスペンションが見直され、総合性能の向上が図られている。しかしボディ剛性を上げたことで重量も増加してしまったため、軽量化は必ず行なったほうが良いだろう。

■ライバルNo.095を倒すと選択可能

◆全長	4520mm	◆エンジン形式	直列6気筒DOHC
◆全幅	1810mm	◆排気量	2997cc
◆全高	1275mm	◆最高出力	225ps
◆車重	1450kg	◆最大トルク	29kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	225/50-16
◆価格	3470000CP	◆リアタイヤサイズ	245/45ZR16

S13K

B

美しいスタイルで一世を風靡したスタイリ[illegible]しかしながらコンパクトで軽量なFRターボモデルということで、攻める走りにも最適。[illegible]状態ではボディ剛性[illegible]性能が低いが、チューニングベースとしては最適の車といえよう。

■ライバル[illegible]と選択可能

◆全長	4470mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	[illegible]mm	◆排気量	[illegible]cc
◆全高	[illegible]mm	◆最高出力	[illegible]ps
◆車重	1150kg	◆最大トルク	23kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	195/60R15
◆価格	463000CP	◆リアタイヤサイズ	195/60R15

S13KM

B

S13Kのマイ[illegible]だが、エンジンをスケッターにステップアップすることで出力特性を大きく向上している。ただ[illegible]相変わらず弱いボディ回りの補強は[illegible]行なっておき、足回りを引き締めれば[illegible]級品の戦闘力を得ることもできるだろう。

■ライバルNo.038を倒すと選択可能

◆全長	4470mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	1690mm	◆排気量	1998cc
◆全高	[illegible]mm	◆最高出力	205ps
◆車重	1200kg	◆最大トルク	28kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205/60R15
◆価格	[illegible]CP	◆リアタイヤサイズ	205/60R15

S13KK

B

S13Kのフロントと PS13Xのリアを組み合わせて[illegible]。基本的にはPS13Xボディに S13Kのフロント回りをそっくり移植し[illegible]となっている。そのため[illegible]から足回り、操縦性に至るまでPS13X[illegible]く同じである。

■ライバルNo.[illegible]を倒すと選択可能

◆全長	452[illegible]mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC[illegible]
◆全幅	[illegible]mm	◆排気量	1998cc
◆全高	1290mm	◆最高出力	205ps
◆車重	122[illegible]kg	◆最大トルク	28kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205/60R15
◆価格	822000CP	◆リアタイヤサイズ	205/60R15

PS133

B

S13KMを[illegible]オリジナルボディを実装したFRスポーツクーペ。フロント回りも別物で、固定式の[illegible]ライトを持つS13KMに対して、リトラクタブルライトを採用する。S13KMよりも重たいボディながらも、スタイ[illegible]で人気を博している。

■ライバルNo.067を倒すと選択可能

◆全長	4540mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	1690mm	◆排気量	1998cc
◆全高	1290mm	◆最高出力	205ps
◆車重	1230kg	◆最大トルク	28kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205/60R15
◆価格	788000CP	◆リアタイヤサイズ	205/60R15

Y33CV

[illegible]な性格付けの国産高級セダン。強力なパワーユニットを積んでいる為に、ス[illegible]での速さは侮れない。しかし、ノーマルのままでは大柄な車体と重い車重、乗り心地を重視するために柔らかめにセッティン[illegible]

■ライバルNo.022を倒すと選択可能

◆全長	4870mm	◆エンジン形式	V型6気筒DOHCターボ
◆全幅	1765mm	◆排気量	2987cc
◆全高	1425mm	◆最高出力	270ps
◆車重	1630kg	◆最大トルク	37.5kgm
◆駆動方式	[illegible]	◆フロントタイヤサイズ	[illegible]
◆価格	2486000CP	◆リアタイヤサイズ	205/65R15

Y33GTU

B

[illegible]る。しかし、基本的には安定志向に振られているた[illegible]ルのままでは心許ない。軽量化と足回りのセッティングはしっかりと[illegible]

■ライバルNo.023を倒すと選択可能

◆全長	4875mm	◆エンジン形式	V型6気筒DOHC[illegible]
◆全幅	[illegible]	◆排気量	[illegible]
◆全高	[illegible]	◆最高出力	[illegible]
◆車重	1620kg	◆最大トルク	37.5kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	215/55R16
◆価格	2604000CP	◆リアタイヤサイズ	215/55R16

Y34CV

B

Y33CVのフルモデルチェンジ版で、[illegible]が特徴の国産高級セダン。重い車重と乗り心地重視の柔らかなサスペンションによって、コーナリングはあまり得意ではない。しかし、強力なパワーユニットを積んでいる為、直線での速さは侮れない。

■ライバルNo.027を倒すと選択可能

◆全長	4860mm	◆エンジン形式	V型6気筒DOHC[illegible]
◆全幅	1770mm	◆排気量	2987cc
◆全高	1440mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1680kg	◆最大トルク	39.5kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205/60R16
◆価格	4940000CP	◆リアタイヤサイズ	205/60R16

Y34GU

B

Y33GTUのフルモデルチェンジ版で、Y34CVと[illegible]を共有する兄弟車。Y34CVよりは固めの足回りが奢られており、若干走りに向けたモデルになっている。しかし、車重もさらに増大しているため、チューンの[illegible]量化は必須項目となる。

■ライバルNo.021を倒すと選択可能

◆全長	4865mm	◆エンジン形式	V型6気筒DOHC[illegible]
◆全幅	1770mm	◆排気量	2987cc
◆全高	1440mm	◆最高出力	280ps
◆車重	1660kg	◆最大トルク	39.5kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	215/50R17
◆価格	4940000CP	◆リアタイヤサイズ	215/50R17

Z32ZX

B

Z32VS[illegible]。また、後部座席を追加した2by2のボディ構成により[illegible]スを持ち、挙動が安定している。ただし、パワーに対して車重が重過ぎるため、同クラスの車種に比べ加速性能を含めた[illegible]性能はどうしても劣ってしまう。

■ライバルNo.300を倒すと選択可能

◆全長	4520mm	◆エンジン形式	V型6気筒DOHC
◆全幅	1800mm	◆排気量	[illegible]
◆全高	[illegible]	◆最高出力	[illegible]
◆車重	1490kg	◆最大トルク	27.8kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	225/50-16
◆価格	3800000CP	◆リアタイヤサイズ	225/50-16

DC2

B

FFレイアウトながらも、メーカー純正のレーシングマシンといっても過言では無いほど、エンジン、ボディの細部に至るまで突き詰めたチューニングが施されている。ノーマル状態でも[illegible]バランスが優れており、同クラスの中では[illegible]のハンドリング性能を誇る。

■ライバルNo.045を倒すと選択可能

◆全長	4380mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC VTEC
◆全幅	1695mm	◆排気量	1797cc
◆全高	[illegible]	◆最高出力	[illegible]
◆車重	[illegible]	◆最大トルク	19kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	215/50R17
◆価格	[illegible]CP	◆リアタイヤサイズ	[illegible]

DC2M

B

DC2のマイナーチェンジ版。排気系からミッション、空力、車体剛性に至るまで、ほぼ全てを改めて煮詰め直した結果、より一層の速さと運動性能を手に入れた。最高出力こそ変化がないものの、最大トルクが0.5kgmアップしているので乗りやすくなっている。

■最初から選択することができる。

◆全長	4380mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC VTEC
◆全幅	1695mm	◆排気量	1797cc
◆全高	1330mm	◆最高出力	200ps
◆車重	1080kg	◆最大トルク	19kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	[illegible]
◆価格	[illegible]CP	◆リアタイヤサイズ	215/50R17

DB8

B

[illegible]を持つDC2の4ドア版。DC2より20kg程車重が重く、また全長[illegible]イールベースが長くとられているため、挙動は若干マイルドに感じられる[illegible]ア車と比較してみると、かなりシャープなハンドリングが達成されて[illegible]

■ライバルNo.223を倒すと選択可能

◆全長	[illegible]	◆エンジン形式	[illegible]
◆全幅	[illegible]	◆排気量	1797cc
◆全高	1355mm	◆最高出力	200ps
◆車重	1100kg	◆最大トルク	18.5kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	195/55R15
◆価格	[illegible]	◆リアタイヤサイズ	[illegible]

DB8M

B

[illegible]版。車重が60kg増とかなり重くなっているが、その分、ボディ剛性が更に強化されている。また、車体各部の寸法が見直されることにより最適なセッティングが施され、シャープ[illegible]コーナリング時の挙動がマイルドに仕上がっている。

■最初から選択することができる。

◆全長	4525mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC VTEC
◆全幅	1695mm	◆排気量	1797cc
◆全高	1365mm	◆最高出力	200ps
◆車重	1160kg	◆最大トルク	19kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	215/50R17
◆価格	2556000CP	◆リアタイヤサイズ	215/50R17

CH9

B

[illegible]を施したスタイリッシュワゴン。最高出力こそ変わらないものの、2.2リッターに排気量アップしているため、低回転から太いトルクを発生する。また、ボディサイズがワイド化されたため[illegible]の限界も高くなっている。

■ライバルNo.089を倒すと選択可能

◆全長	4740mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC VTEC
◆全幅	[illegible]	◆排気量	[illegible]cc
◆全高	[illegible]	◆最高出力	200ps
◆車重	1430kg	◆最大トルク	22.5kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	205/55-16
◆価格	2498000CP	◆リアタイヤサイズ	205/55-16

AE86L3

[illegible]AE86Tとは[illegible]が違う兄弟車。最新スペックのマシンと比べると全てにおいて見劣りするが、軽量でコンパクトなFRレイアウトという素性のよさからチューニングベースとして仕上げるにはう[illegible]
■最初から選択することができる。

◆全長	4025mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC
◆全幅	1625mm	◆排気量	1587cc
◆全高	1335mm	◆最高出力	114ps
◆車重	930kg	◆最大トルク	13.4kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	185/60R14
◆価格	600000CP	◆リアタイヤサイズ	185/60R14

AE86T3

AE86Lと[illegible]車でリトラクタブルライトを装備する。夜間の走行では[illegible]若干不利になる。しかし、ボディ・足回り・エンジンなどの性能差は特にないので、AE86のLとTのどちらにするかは好みで選んでもいいだろう。
■最初から選択することができる。

◆全長	4205mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC
◆全幅	1625mm	◆排気量	1587cc
◆全高	1335mm	◆最高出力	114ps
◆車重	950kg	◆最大トルク	13.4kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	185/60R14
◆価格	580000CP	◆リアタイヤサイズ	185/60R14

AE86L2

AE86Lと共通の[illegible]を持ちながらも、2ドアクーペのスタイルを継承して[illegible]。3ドアボディのAE86Lに比べ、ボディ剛性は若干有利となっている。ボディ[illegible]エンジンなどの性能は同じだが、グレード[illegible]による豪華装備の為に若干車重が[illegible]
■最初から選択することができる。

◆[illegible]	[illegible]	◆エンジン形式	[illegible]
◆[illegible]	[illegible]	◆[illegible]	1587cc
◆[illegible]	[illegible]	◆[illegible]	[illegible]
◆車重	950kg	◆最大トルク	13.4kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	185/60R14
◆価格	630000CP	◆リアタイヤサイズ	185/60R14

AE86T2

2ドアクーペスタイルのボディを持つAE86。3ドア版のAE86Tに比べ、ボディ剛性が若干有利に[illegible]、車重もわずかながらだが軽く仕上がっている。しかし、タイヤが13インチと小さいサイズを履くために、足回りの性能はAE86Tより劣っている。
■ライバルNo.004を倒すと選択可能

◆全長	4180mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC
◆全幅	1625mm	◆排気量	1587cc
◆全高	1335mm	◆最高出力	114ps
◆車重	940kg	◆最大トルク	13.4kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	185/60R14
◆価格	620000CP	◆リアタイヤサイズ	185/60R14

AE111L

AE86系の後継車となる1.6リッタースポーツクーペ。AE111Tの兄弟車にあたるが、相違点はフロント廻りだけで中身はまったく同一。軽量化が施されたボディとFFながら[illegible]つけられたサスペンションを持ち、動力性能は同クラスで[illegible]といえる。
■ライバルNo.009を倒すと選択可能

◆全長	4305mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHC
◆全幅	1695mm	◆排気量	1587cc
◆全高	[illegible]	◆最高出力	165ps
◆車重	1080kg	◆最大トルク	16.5kgm
◆駆動方式	FF	◆フロントタイヤサイズ	195/55R15
◆価格	1106000CP	◆リアタイヤサイズ	195/55R15

EA21R

C

EA11Rのマイナーチェンジ版。出力こそ同様ながら、軽量なアルミブロックのエンジンに変更され、最大トルクが大きくアップしている。また、車重も若干軽くなっているので、マイナーチェンジ前のモデルと比べると、格段にシャープな走りを期待できる。

■ライバルNo.166を倒すと選択可能

◆全長	3295mm	◆エンジン形式	[illegible]
◆全幅	1395mm	◆排気量	[illegible]
◆全高	1185mm	◆最高出力	[illegible]
◆車重	690kg	◆最大トルク	10.5kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	165／65R14
◆価格	890000CP	◆リアタイヤサイズ	165／65R14

SECRET CAR シークレットカー

以下に、普通にQuestを進めていっても入手することが困難な、10台の特別な車種を紹介しよう。これらの車種を使用できるようにするためには、P.19で紹介している元気のホームページに接続し、シークレットカーデータをダウンロードしてくれればいい。ここで選択できる車種の中には、往年の走り屋たちの間で今も伝説として語り継がれている名車たちも多数含まれている。これらのオールドカーを使って最新スペックの車種と時代を越えたバトルを楽しむこともできるのだ。一度購入したシークレットカーは、当然他の車種と同様にQuest以外の各モード、Quick Race、Time Attack、Free Runで使用することもできる。

シークレットカーデータをダウンロードしたビジュアルメモリをコントローラーに挿しておくことで、Car Shopで購入できるようになる。

シークレットカーも普通に購入できる車種と同様にチューニングパーツを装着することで、さらなる性能アップを図ることもできる。

S30ZX

A

基本設計は今から30年以上前の車種だが、極限までのチューニングを施すことで一級品の戦闘力を手に入れた幻の名車。最新スペックのマシンと比較しても遜色はないが、独特の操縦性を持つがゆえにシビアな運転テクニックが要求される。

■ライバルNo.324を倒すと選択可能

◆全長	4115mm	◆エンジン形式	直列6気筒 OHC
◆全幅	[illegible]	◆排気量	2568cc
◆全高	1290mm	◆最高出力	280ps
◆車重	995kg	◆最大トルク	40kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	245／40ZR18
◆価格	25000000CP	◆リアタイヤサイズ	245／40ZR18

S30ZG

B

S30Gをさらにスポーツ化し、輸出用だった2.4リッターエンジンを積み込むことでグランツーリスモ的な性格を一層明確化したマシン。ワイドタイヤを収めるためのオーバーフェンダーや、高速域で威力を発揮するリアスポイラーを装着し、伝説の名車といわれている。

■ライバルNo.368を倒すと選択可能

◆全長	4305mm	◆エンジン形式	直列6気筒OHC
◆全幅	1690mm	◆排気量	2393cc
◆全高	1285mm	◆最高出力	132ps
◆車重	1010kg	◆最大トルク	18.5kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	175／R14
◆価格	1980000CP	◆リアタイヤサイズ	175／R14

KPGC10

C

約30年程前の時代、レーシングプロトタイプのエンジンを普通のセダンボディに搭載した究極のスーパー[illegible]レースを意識したフロント、リアスポイラーや大径タイヤを収めるためのオーバーフェンダーを採用している生っ粋のレーシングベースマシンである。

■ライバルNo.370を倒すと選択可能

◆全長	4330mm	◆エンジン形式	直列6気筒DOHC
◆全幅	1665mm	◆排気量	1989cc
◆全高	1370mm	◆最高出力	140ps
◆車重	1100kg	◆最大トルク	13.9kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	165／R14[6.45H-14-4PR
◆価格	2680000CP	◆リアタイヤサイズ	165／R14[6.45H-14-4PR

RX3

C

FC、FD系[illegible]の始祖的存在で、今から30年程前の時代にKPGC[illegible]登場したFRクーペ。軽量、コンパクトなロータリーエンジンを採用することで、970kgという超軽量のコンパクトなボディを実現している。

■ライバルNo.371を倒すと選択可能

◆全長	4065mm	◆エンジン形式	ロータリー
◆全幅	1595mm	◆排気量	573*2cc
◆全高	1335mm	◆最高出力	105ps
◆車重	985kg	◆最大トルク	14.8kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	165／78-13[Z78-13-4PR
◆価格	1180000CP	◆リアタイヤサイズ	165／78-13[Z78-13-4PR

R30

B

17年前の時代、190馬力のハイパワーを持って最強の名を欲しいままにした伝説のマシン。KPGC10の系列ながら、最初で最後の4気筒ターボエンジンを採用している。大柄なボディを持ちながらもフロント回りが軽く仕上がっており、回頭性が高かった。

■ライバルNo.367を倒すと選択可能

◆全長	4620mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	[illegible]5mm	◆排気量	1990cc
◆全高	1360mm	◆最高出力	[illegible]
◆車重	1175kg	◆最大トルク	[illegible]
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205／60R15
◆価格	[illegible]000CP	◆リアタイヤサイズ	[illegible]

R30M

B

[illegible]国産車で初めて空冷インタークーラーを装備したモデル。このことにより同型のエンジンながら、パワー・トルクともに性能アップをしている。外観上の特徴でもあるグリルレスのフロントマスク[illegible]"鉄仮面"の愛称で親しまれて[illegible]

■ライバルNo.346を倒すと選択可能

◆全長	4620mm	◆エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ
◆全幅	1675mm	◆排気量	1990cc
◆全高	1360mm	◆最高出力	180ps
◆車重	1175kg	◆最大トルク	22kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205／60R14
◆価格	480000CP	◆リアタイヤサイズ	205／60R14

A187

B

Z16Aの直系の先祖に当たるFRスポーツ。2.6リッター直列4気筒ターボエンジンが発生する高トルクでゆったりとクルージングする様はまさに和製アメリカンといえる。また大きく張り出したブリスターフェンダーを備えることによりワイドトレッド化を実現している。

■ライバルNo.372を倒すと選択可能

◆全長	4410mm	◆エンジン形式	直列4気筒 OHCターボ
◆全幅	1745mm	◆排気量	2555cc
◆全高	1320mm	◆最高出力	180ps
◆車重	1320kg	◆最大トルク	33.1kgm
◆駆動方式	FR	◆フロントタイヤサイズ	205／55-16
◆価格	1200000CP	◆リアタイヤサイズ	225／50-16

#04 TUNNING GUIDE >>チューニングガイド

Parts Shopの紹介

Parts Shopでは、車の性能をアップさせられるチューニングが行なえる。Parts Shop内にあるチューニングメニューは下記に記す通り7つの項目にわかれており、各項目内でさらに各部位毎にわけられている。また、各部位毎のチューニングも費用別に数段階のTYPEにわかれている。同じチューニングを行なうのであれば、ベース車の基本性能が高い方が効果も高くなる。1台の車をとことん仕上げていくのもいいが、早めに高性能のベース車に買い替えるのも効率のよいチューニングのための方法といえるだろう。なお、ボディーカラーチェンジとステッカーは外装のみのチューニングで、性能、効果には何の変化もない。

TYPE1から一段階ずつ順番にチューニングしていく必要はなく、CPを貯めてから一気に高効果のチューニングを行なうこともできる。

・パーツ紹介

以下の表に記載してあるタイプは、対応するレベルのライバルに勝利することで入手できる。

[illegible]	ライバルのレベル											
	Lv.3	Lv.4	Lv.5	Lv.6	Lv.7	Lv.8	Lv.9	Lv.10	Lv.11	Lv.12	Lv.13	Lv.14
エンジン							[illegible]			TYPE 5		TYPE 6
マフラー				TYPE 5				TYPE 6			TYPE 7	
ミッション			TYPE 3						TYPE 4			
クラッチ										TYPE 4		
ブレーキ					TYPE 3					TYPE 4		
タイヤ(フロント)			TYPE 3						TYPE 4			
タイヤ(リア)			TYPE 3						TYPE 4			
サスペンション				[illegible]				TYPE 4				
ボディー					[illegible]				TYPE 4			
フロントバンパー	TYPE 3					TYPE 4			TYPE 5			
ボンネット												
ミラー		TYPE 2										
サイドスカート	TYPE 3					TYPE 4			TYPE 5			
リアバンパー	TYPE 3					TYPE 4			TYPE 5			
リアスポイラー	TYPE 3					TYPE 4			TYPE 5			
グリル												
ライト												
ホイール								TYPE 6			TYPE 7	TYPE 8

Power Up | パワーアップ

■エンジン(NA)

TYPE	A	B	C	効果
1	[illegible]	360000	320000	最大トルクが10%増
2	700000	630000	560000	最大トルクが12%増、最大回転数+500rpm増、車重+10kg
3	1120000	1008000	896000	最大トルクが18%増、最大回転数+500rpm増、車重+12kg
4	1600000	1440000	1280000	最大トルクが20%増、最大回転数+1000rpm増、車重+15kg
5	2000000	1800000	1600000	最大トルクが25%増、最大回転数+1000rpm増、車重+5kg
6	2800000	2520000	2240000	最大トルクが30%増、最大回転数+1500rpm増、車重−5kg

■エンジン(KPGC10のみ)

TYPE	A	B	C	効果
1	520000	—	320000	最大トルクが15%増
2	910000	—	560000	最大トル[illegible]増、最大回転数+500rpm増、車重+10kg
3	1456000	—	896000	最大トルクが25%増、最大回転数+500rpm増、車重[illegible]
4	2080000	—	1280000	最大トルクが30%増、最大回転数+1000rpm増、車重+18kg
5	[illegible]	—	1600000	最大トルクが42%増、最大回転数+1000rpm増、車重+5kg
6	3640000	—	2240000	最大トルクが64%増、最大回転数+1500rpm増、車重−10kg

Drive Train | ドライブトレイン

■ミッション(4速)

TYPE	A	B	C	効果
1	800000	700000	600000	シフトタイムラグ6/60秒、車重+10kg
2	1000000	875000	750000	シフトタイムラグ4/60秒、車重+7kg
3	1200000	1050000	900000	シフトタイムラグ2/60秒、車重−3kg
4	2600000	2275000	1950000	シフトタイムラグ0秒、車重−13kg

■ミッション(5速)

TYPE	A	B	C	効果
1	600000	525000	450000	シフトタイムラグ6/60秒、車重+2kg
2	800000	700000	600000	シフトタイムラグ4/60秒、車重+5kg
3	1800000	1575000	1350000	シフトタイムラグ2/60秒、車重−5kg
4	3200000	2800000	2400000	シフトタイムラグ0秒、車重−10kg

■ミッション(6速)

TYPE	A	B	C	効果
1	800000	700000	600000	シフトタイムラグ6/60秒
2	1000000	875000	750000	シフトタイムラグ4/60秒、車重+3kg
3	1200000	1050000	900000	シフトタイムラグ2/60秒、車重−5kg
4	3200000	2800000	2400000	シフトタイムラグ0秒、車重−10kg

■クラッチ＆ディファレンシャル

TYPE	A	B	C	効果
1	132000	121000	110000	加速抵抗97%、車重+5kg
2	240000	220000	200000	加速抵抗92%、車重−2kg
3	360000	330000	300000	加速抵抗84%、車重+5kg
4	600000	550000	500000	加速抵抗77%、車重+5kg

■ブレーキ

TYPE	A	B	C	効果
1	96000	72000	60000	制動力+2、ブレーキレスポンス+1
2	320000	[illegible]	200000	制動力+5、車重+3kg
3	640000	480000	400000	制動力+7、ブレーキレスポンス+3、車重+14kg
4	960000	720000	600000	制動力+10、ブレーキレスポンス+5、車重+20kg

■タイヤ　フロント

TYPE	A	B	C	効果
1	1100	1100	1100	グリップ力＋3、タイヤ重量6%増
2	1500	1500	[illegible]	グリップ力＋5、タイヤ重量3%減
3	2000	2000	2000	グリップ力＋7、タイヤ重量7%減
4	3000	3000	3000	グリップ力＋10、タイヤ重量16%減

※タイヤの価格欄にある数値はすべて基準値となっており、正式な価格はタイヤサイズによって変動します
※タイヤの正式な価格は、この基準値にタイヤサイズ別価格表にある価格をかけた数値となります
※各車種のタイヤサイズ別価格については、P71にあるタイヤサイズ別価格表を参照して下さい

■タイヤ　リア

TYPE	A	B	C	効果
1	1100	1100	1100	グリップ力＋3、タイヤ重量6%増
2	1500	1500	1500	グリップ力＋5、タイヤ重量3%減
3	2000	2000	2000	グリップ力＋7、タイヤ重量7%減
4	3000	3000	3000	グリップ力＋10、タイヤ重量16%減

※タイヤの価格欄にある数値はすべて基準値となっており、正式な価格はタイヤサイズによって変動します
※タイヤの正式な価格は、この基準値にタイヤサイズ別価格表にある価格をかけた数値となります
※各車種のタイヤサイズ別価格については、P71にあるタイヤサイズ別価格表を参照して下さい

■サスペンション

TYPE	A	B	C	効果
1	144000	132000	120000	スプリングレート10%増
2	240000	220000	200000	スプリングレート[illegible]%増、重量[illegible]
3	480000	440000	400000	スプリングレート[illegible]%増、重量[illegible]
4	960000	880000	800000	スプリングレート[illegible]%増、重量[illegible]
5	1440000	1320000	1200000	スプリングレート[illegible]%増、重量－30[illegible]

Body ボディ

■ボディ補強＆軽量化

TYPE	A	B	C	効果
1	75000	67500	60000	ボディ剛性4%増、重量＋5kg
2	40000	360000	320000	ボディ剛性10%増、重量＋30kg
3	120000	108000	960000	ボディ剛性18%増、重量－20kg
4	225000	202500	180000	ボディ剛性25%増、重量－100kg

Aero | エアロ

■フロントバンパー

TYPE	A	B	C	効果
1	72000	60000	48000	空気抵抗値−0.003、重量+2kg
2	90000	75000	60000	空気抵抗値−0.005、揚力値−0.008、重量+4kg
3	120000	100000	80000	空気抵抗値−0.006、揚力値−0.012、重量−6kg
4	150000	125000	10000	空気抵抗値−0.008、揚力値−0.023、重量−10kg
5	180000	150000	120000	空気抵抗値−0.010、揚力値−0.058、重量−20kg

■ボンネット

TYPE	A	B	C	効果
1	90000	75000	75000	重量−8kg
2	132000	110000	110000	重量−20kg

■ミラー

TYPE	A	B	C	効果
1	60000	50000	40000	
2	120000	100000	80000	重量−1kg、空気抵抗値−0.01

■サイドスカート

TYPE	A	B	C	効果
1	48000	36000	36000	揚力値−0.003、重量+4kg
2	60000	45000	45000	揚力値−0.005、重量+6kg
3	80000	60000	60000	揚力値−0.007
4	100000	75000	75000	揚力値−0.008、重量−2kg
5	120000	90000	90000	揚力値−0.012、重量−6kg

■リアバンパー

TYPE	A	B	C	効果
1	72000	60000	48000	重量+2kg
2	90000	75000	60000	揚力値−0.00[illegible]、重量[illegible]
3	120000	100000	80000	揚力値−0.001
4	150000	125000	100000	揚力値−0.003、重量−5kg
5	180000	150000	120000	揚力値−0.005、重量−12kg

■リアスポイラー

TYPE	A	B	C	効果
1	120000	96000	84000	空気抵抗値−0.002、揚力値−0.008、重量+2kg
2	150000	120000	105000	空気抵抗値−0.008、揚力値−0.010、重量+3kg
3	200000	160000	140000	空気抵抗値−0.009、揚力値−0.015、重量+5kg
4	250000	200000	175000	空気抵抗値−0.010、揚力値−0.018、重量−2kg
5	300000	240000	210000	空[illegible]値−0.005、揚力値−0.020、重量−6kg

Dress Up | ドレスアップ

■グリル

TYPE	A	B	C	効果
1	30000	24000	200000	空気抵抗値−0.003
2	60000	48000	400000	空気抵抗値−0.006、重量−1kg

■ライト

TYPE	A	B	C	効果
[illegible]	40000	40000	[illegible]	リト[illegible]ブルライト車のみ空気抵抗−0.010、重量−2kg

■ホイール

TYPE	A	B	C	効果
1	1100	1100	1100	ホイール重量4%減
2	1400	1400	1400	ホイール重量10%減
3	2000	2000	2000	ホイール重量18%減
4	2200	2200	2200	ホイール重量24%減
5	2500	2500	2500	ホイール重量28%減
6	3000	3000	3000	ホイール重量[illegible]%減
7	3500	3500	3500	ホイール重量50%減
8	5000	5000	5000	ホイール重量60%減

※アルミホイールの価格欄にある数値はすべて基準値となっており、正式な[illegible]はタイヤのインチサイズによって変動します
※アルミホイールの正式な価格は、この基準値にインチサイズ別価格表にある価格をかけた数値となります
※各車種のインチサイズ別価格については、P71にあるアルミホイールサイズ別価格表を参照して下さい

Body Color Change | ボディカラーチェンジ

ボディカラーの変更は車種、クラスに関わらず一律10000CPとなる。

Sticker | ステッカー

ステッカーの貼り付けは車種、クラスに関わらず一律500CPとなる。なお、ステッカーの自作代は無料になっているが、[illegible]ステッカーを張り付ける場合[illegible]、貼付したステッカーを剥がす際にも500CPが必要。

・タイヤサイズについて

Parts Shopで購入できるパーツの中で、タイヤとアルミホイールに関しては、各車種に装着しているタイヤサイズによって価格が違ってくる。以下で紹介しているタイヤサイズ別価格表、アルミホイールサイズ別価格表の中から自分の車が装着しているタイヤサイズに対応する価格を調べたら、パーツデータのページにある基準値にかけることでタイヤ、アルミホイールの正式な価格が算出される。なお、各車種が装着しているタイヤのサイズについてはP.000～000のカーガイドを参照するように。ここでタイヤサイズの見方について簡単に解説しよう。

・タイヤサイズの見方

ex. 185/60R-14（①185 ②60 ③14）

① 断面幅／車を正面から見た時のタイヤの幅を表わす。幅が広ければ広いほど横方向のグリップ力が高いといえる。

② 偏平率／タイヤのサイド部分の厚みが、断面幅に対して何%あるかを表わす。数値が小さければ小さいほど偏平率の高いタイヤということになり、コーナリング時のグリップ力が増す。

③ インチ／タイヤを装着するアルミホイールの直径部分の長さを表わす。インチが大きければ大きいほどブレーキ容量がアップするので、減速力が高くなる。

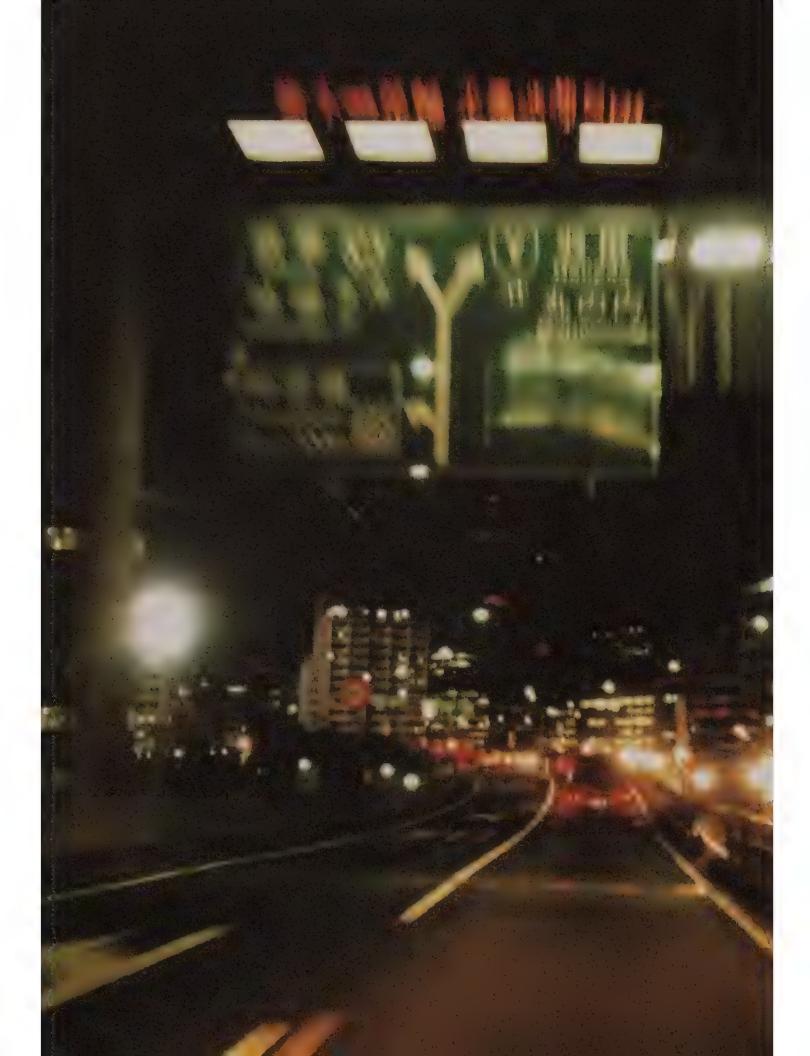
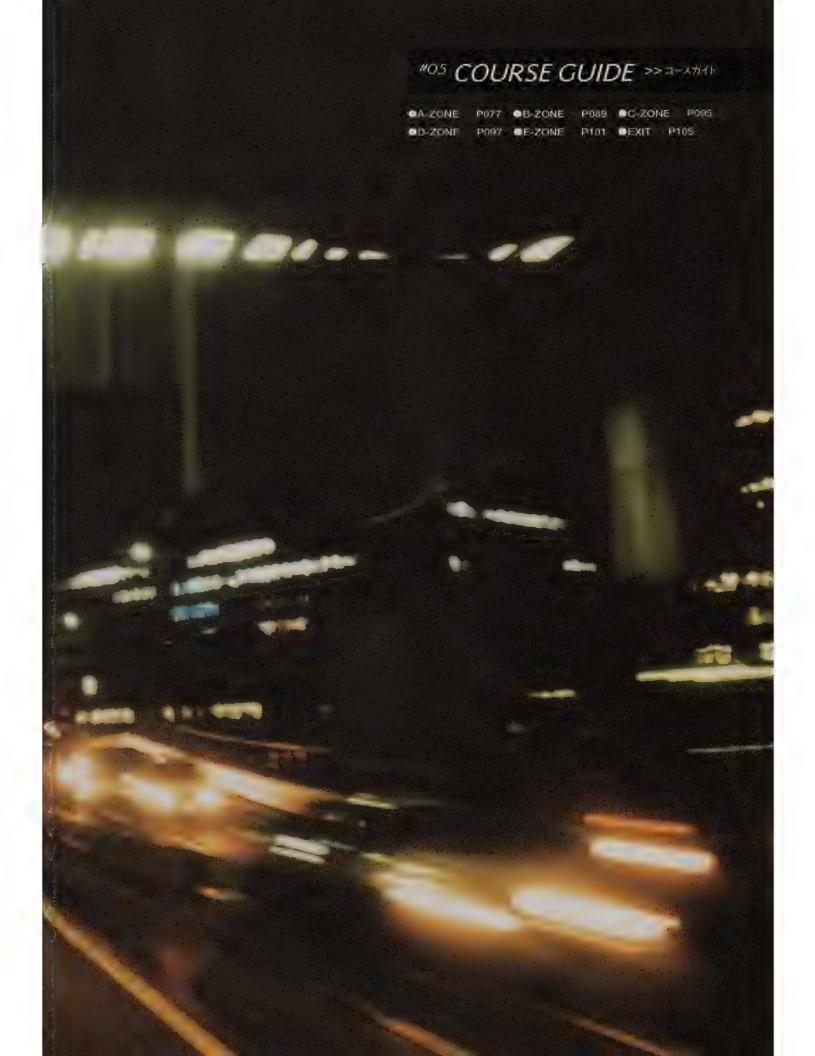
・タイヤサイズ別価格表

断面幅	扁平率	インチ	タイヤサイズ	価格
155	65	13	155/65R13	1.4
155	78	13	155/78-13←Z78-13-4PR	1.6
155	80	13	155/80R13	1.2
165	60	14	165/60R14	1.4
[illegible]	[illegible]	[illegible]	165/65R14	1.6
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]R14←6.45H-14-4PR	1.2
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]14	1.3
[illegible]	[illegible]	[illegible]	185/60R14	1.4
[illegible]	[illegible]	[illegible]	195/60R14	1.6
[illegible]	[illegible]	14	205/60R14	2
[illegible]	[illegible]	15	185/55R15	2.2
195	50	15	195/50R15	2.8
195	55	15	195/55R15	2.4
195	60	15	195/60R15	2
195	65	15	195/65R15	1.8
205	50	15	205/50ZR15	3
205	55	15	205/55R15	2.6
205	60	15	205/60R15	2.2
205	65	15	205/65R15	2
215	60	15	215/60R15	2.4
225	50	15	225/50R15	[illegible]
205	50	16	205/50R16	3.6

断面幅	扁平率	インチ	タイヤサイズ	価格
205	55	16	205/55-16	2.8
205	60	16	205/60R16	2.7
215	45	16	215/45ZR16	5.6
215	50	16	215/50R16	4
215	55	16	215/55R16	3.2
225	50	16	225/50-16	4.6
225	55	16	225/55R16	3.8
245	45	16	245/45ZR16	6
205	50	17	205/50-17	5.2
215	45	17	215/45ZR17	6.4
215	50	17	215/50R17	5.6
225	45	17	225/45ZR17	7.2
225	50	17	225/50R17	6
235	45	17	235/45ZR17	8.6
245	40	17	245/40ZR17	12
255	40	17	255/40-17	14
225	40	18	225/40-18	10.6
235	35	18	235/35-18	17
[illegible]	40	18	245/40ZR18	12.4
[illegible]	[illegible]	18	265/35ZR18	16
[illegible]	[illegible]	[illegible]	335/30-18	25

・アルミホイールサイズ別価格表

インチ	価格	重さ
13	40	5.6
14	80	6
15	120	6.4
16	160	7
17	200	8.6
18	240	9.3

#05 COURSE GUIDE >>コースガイド
●A-ZONE P077 ●B-ZONE P089 ●C-ZONE P095
●D-ZONE P097 ●E-ZONE P101 ●EXIT P105

TOKYO HIGHWAY GUIDE

首都高解説

本作で走行することのできるコースは、5つのZONEに区分けされている。この5つのZONEには、9つの高速線が存在している。ここで、これらの9つの高速線と各ZONEの特徴、各高速線を結ぶ分岐点（JCT）を紹介しよう。各高速線の持つ特徴をしっかりと把握し、状況に合わせた走りかたができるようにしておきたい。

ゲーム[illegible]ZONEと B[illegible]が走行[illegible] Q[illegible]ライバ[illegible] い[illegible]他のZONEも 走れるようになっていく。

全高速線紹介

❶環状線／都心に林立するビル群を縫うように造られているため、コースレイアウトが非常に入り組んでいる。低速コーナーが多く起伏も激しいので、低中速域に重点を置いたセッティングのマシンで走行するといいだろう。

❷八重洲線／環状線の内側に位置する唯一の高速線。神田橋JCTから汐留JCT間で構成されている。道幅が狭いうえに低速コーナーが連続するため、環状線本線よりさらに低速区間となっている。

❸向島線／環状線と常磐道を結ぶ高速線。この区間にある箱崎JCTは、合流、分岐が入り組んでいるため、首都高の中で最も渋滞するポイントである。本作では、江戸橋JCTから箱崎JCTまでの区間が走行できる。

❹深川線／向島線と湾岸線を結ぶ高速線。箱崎JCTから辰巳JCT間で構成されており、中速コーナーが連続するテクニカルレイアウトとなっているが、速度域は高めなので中高速セッティングのマシンで走行したい。

❺台場線／湾岸線と羽田線を結ぶ比較的距離の短い高速線。東京の観光名所のひとつでもあるレインボーブリッジを通ることができる。湾岸線方向から走行した場合、羽田線上り方向にしか抜けることができない。

❻湾岸線／東京湾に沿うようにレイアウトされ、東京から横浜間を結ぶ高速線。ストレート区間が非常に長く道幅も広いため、マシンパワーが何より物をいう、超高速域のステージとなっている。

❼横羽線／湾岸線と平走するように並んでいる高速線。湾岸線と違い、中速コーナーが多く車線数も少ない。そのため、足回りがきちんとセッティングされたマシンでなければ高速走行が困難になるだろう。上り方面の昭和島JCTから崎は羽田線となっている。

❽羽田線／横羽線と環状線を結ぶ高速線。昭和島JCTから浜崎橋JCT間で構成されており、横羽線よりもさらに入り組んだ中速コーナーが連続する。横羽線と連続しており、足回り重視のマシンで走行したい。

❾大黒線／湾岸線と横羽線を結ぶ短距離間の高速線。実コースでは大黒JCTを系由する際、湾岸線、大黒線どちらの進行方向でも選択できるのだが、本作では進行方向に沿ったコースしか選択できない。

A ZONE

前作『首都高バトル』の走行コースにあたる、環状線と八重洲線からなるエリア。低速コーナーが多いため、パワーのない車でもテクニック次第で十分ライバルたちに立ちむかうことができる。江戸橋JCTよりB-ZONE右回りへ、浜崎橋JCTよりB-ZONE左回りへ行くことができる。

★内回り

ⓕ浜崎橋JCT　左：環状線・右：羽田線下り
ⓔ汐留JCT　左：八重洲線・右：環状線
ⓑ江戸橋JCT　左：環状線・右：向島線
ⓒ西銀座JCT　左：八重洲線・右：環状線

★外回り

ⓐ神田橋JCT　左：環状線・右：八重洲線
ⓑ江戸橋JCT　左：向島線・右：環状線
ⓓ京橋JCT　左：環状線・右：八重洲線
ⓕ浜崎橋JCT　左：羽田線・右：環状線

B-ZONE

環状線、向島線、深川線、湾岸線、台場線、羽田線からなるエリア。浜崎橋から江戸橋までの間はA-ZONEとコースを共有している。低速コーナーもいくつかあるものの、平均速度は環状線よりも高い。有明JCTよりC-ZONE下りへ、浜崎橋JCT、江戸橋JCTより環状線内、外回りのいずれかへ行くことができる。

★左回り
ⓕ浜崎橋JCT　左：羽田線下り
　右：環状線内回り
ⓖ芝浦JCT　左：台場線・右：羽田線下り
ⓗ有明JCT　左：湾岸線上り
　右：湾岸線下り
ⓑ江戸橋JCT　左：環状線外回り
　右：環状線内回り

★右回り
ⓗ有明JCT　左：台場線
　右：湾岸線下り
ⓕ浜崎橋JCT　左：環状線外回り
　右：環状線内回り

C-ZONE

湾岸線、羽田線からなるエリア。途中にある大井JCTは一方通行のため、有明JCTから大井JCTを系由して羽田線上り方向のルートしか走行できない。大井JCTよりD-ZONEへ行くことができる。

ⓘ大井JCT　左：羽田線上り・右：湾岸線下り

D-ZONE

湾岸線のみで構成されるエリア。ゆるやかなコーナーはあるものの、大半は見通しのよいストレートコースで300km/h以上での走行が可能。このため、非力な車では、不利な勝負を強いられる。東海JCTよりE-ZONE下りへ、大黒JCTよりE-ZONE上りへ行くことができる。

★下り
ⓚ東海JCT　左：羽田線下り・右：湾岸線下り
ⓝ大黒JCT　左：大黒線
★上り
ⓙ大井JCT　左：羽田線上り・右：湾岸線上り

E-ZONE

羽田線、横羽線、大黒線からなるエリア。大黒JCT、昭和島JCTからD-ZONE上りへ行くことができる。E-ZONE上りで昭和島JCTを直進した場合、A-ZONEの浜崎橋JCTまで分岐点はない。

★下り
ⓝ大黒JCT　左：大黒線
ⓜ生麦JCT　右：大黒線
★上り
ⓛ昭和島JCT　左：湾岸線上り・左：羽田線上り

A-ZONE,B-ZONE,C-ZONE | コース攻略

A-ZONE | 内回り

1 千鳥ヶ淵→P.75　2 霞ヶ関→P.75　3 一ノ橋JCT→P.76　4 芝公園→P.76　5 浜崎橋JCT→P.77　6 汐留JCT→P.77
7 銀座→P.78　8 江戸橋JCT→P.78　9 呉服橋→P.79　10 一ツ橋JCT→P.79　11 新橋→P.80　12 西銀座JCT→P.80

A-ZONE | 外回り

1 神田橋JCT→P.81　2 江戸橋JCT→P.81　3 京橋JCT→P.82　4 銀座→P.82　5 浜崎橋JCT→P.83　6 芝公園→P.83
7 一ノ橋JCT→P.84　8 霞ヶ関→P.84　9 千鳥ヶ淵→P.85　10 一ツ橋JCT→P.85　11 西銀座JCT→P.86　12 新橋→P.86

B-ZONE | 右回り

1 箱崎JCT→P.87　2 木場→P.87　3 辰巳JCT→P.88　4 有明JCT→P.88　5 芝浦JCT→P.89　6 浜崎橋JCT→P.89

B-ZONE | 左回り

1 芝浦JCT→P.90　2 有明JCT→P.90　3 辰巳JCT→P.91　4 木場 KIBA→P.91　5 箱崎JCT→P.92　6 江戸橋JCT→P.92

C-ZONE

1 大井JCT→P.93　2 品川埠頭→P.93

★file.1/6 内回り A-ZONE

POINT 1 | 千鳥ヶ淵 CHIDORIGAFUCHI

右コーナーのトンネルを抜けると、次のトンネル入口にタイトな左コーナーが待ち受けている。トンネルを抜けたら右車線を走行し、コーナリングに備えよう。このコーナーに至るまでには結構スピードが乗っているはずなので、十分に車速を落とさないとクリアしきれない。センターラインが黄色になったあたりから確実に減速し、IN側の壁をかすめるようなライン取りを心掛けていこう。

センターラインが白色から黄色に変わった[illegible]、そのままクリッピングポイントを目指せ[illegible]

立ち上がりは、クリッピングポイントを抜けたら、OUT側にふくらまないよう丁寧にアクセルON

POINT 2 | 霞ヶ関 KASUMIGASEKI

新宿線へ抜け出る分岐ポイントを過ぎると、左→右とゆるやかなS字コーナーが続いた後、きつめの右コーナーが待ち受けている。このあたりのコーナーは、アウト・イン・アウトでリズミカルに抜ければ、特にブレーキングの必要はない。ただし、後半の右コーナーは車速が高すぎるとラインがOUT側にふくらんでいってしまうので、アクセル加減を調整しながらクリアしよう。

コース外となっている新宿線の分岐ポイントがある場所に、ゆる[illegible]

トンネル出口の左コーナーを抜けると、首都高西側の最速区間[illegible]坂ストレートが待っている。

A-ZONE 内回り ★file.2/6

POINT 3 一の橋JCT ITINOHASHI JCT

目黒線への分岐ポイントを抜けた直後にある左コーナーは、マップ上で見るよりも比較的高速域でクリアすることができる。分岐ポイント付近で目一杯OUT側に寄り、そこからIN側の壁に触れるぎりぎりのラインでクリアしよう。ただし、OUT側にふくらんでいき壁にぶつかってしまうようなら、コーナー直前でのアクセルオフ、またはシフトダウンによって若干速度を落として進入するように。

分岐表示が描かれている看板の下を通過したあたりからコーナリングの準備をすると[illegible]

コースの右外側に元気の看板が見えたあたりから、アクセルONで立ち上がっていきたい

POINT 4 芝公園 SIBAKOUEN

一の橋のコーナーをクリアしてしばらく走ると、右→左、左→右と、ふたつのS字がクランク状に配置されている。最初の右コーナーに備えてラインを左側に寄せ、S字コーナーのIN、INを突くように直線的にクリアしたら、続く左コーナーに備えラインを右側に寄せる。後は同じように続くS字のIN、INを突いて直線的にクリアすればいい

この看板の下を通過したら、最初の右コーナーがくるので[illegible]目指そう

最初の右コーナーでOUT側にふくらみすぎ、この場所にぶつからないように注意すること

★file.3/6 内回り A-ZONE

POINT 5 浜崎橋JCT HAMAZAKIBASHI JCT

芝公園を過ぎてしばらく進むと、環状線と羽田線の分岐ポイントがせまってくる。ZONEを変えない左側に進んだ場合、直後にきつめの左コーナーが控えているので、早めの減速を心掛けたい。右のコースはB-ZONE左回りへと通じている。こちらへ進んだ場合はゆるやかだが弧の大きい右コーナーを抜けて羽田線下りに合流する。そのまま進むと、B-ZONE左回りの芝浦JCTに進める。

直前にある起伏のため、左コーナー入口が見[illegible]ている。下りきる前に減速を始めよう。

左コーナー[illegible]、右コーナーもきついので、しっかり減速しないと曲がりきれない。

POINT 6 汐留JCT SIODOME JCT

浜崎橋JCTを過ぎて、左→右のS字区間を抜けると、八重洲線と環状線の分岐ポイントがせまってくる。分岐の右側、環状線本線へと進んだ場合、トンネルに入ると右→左のS字コーナーが待ち構えているので、トンネル入口が見えたら車速を落としておこう。左側の八重洲線は分岐後、ゆるや[illegible]ている。ここはアクセル調整で[illegible]車速を落とさないでクリアしよう。

トンネルまでの間には車速が乗るので、トンネルに[illegible]から減速[illegible]

左コーナーは、入口がきつくなっているので、アクセルオフか軽くブ[illegible]

A-ZONE 内回り

POINT 7 | 銀座 GINZA

汐留の先にあるS字コーナーを抜けてしばらく走ると、ふたたび左・右のS字区間がある。前のS字を上手く抜けている場合、この区間に至るころにはかなりの車速に達している。S字の立ち上がりをしくじると、この後に続く比較的速度域の高い区間の車速に響いてしまう。切り返しの左コーナーでOUT側にふくらまないように最初の右コーナーのクリッピングポイントは手前に持っていきたい。

右側車線により、センターラインが黄色になったら減速して、ステアリングをINに切り始める

S字を抜けしばらく走った先に、センターを仕切る壁がある。開いている車線に素早く飛び込もう

POINT 8 | 江戸橋JCT EDOBASHI JCT

江戸橋JCTの手前は道幅の広いストレート区間なので、分岐ポイントに至るまでにかなりの車速が出ている。左側1車線が環状線方面、右側2車線がB-ZONE右回りへと続く向島線方面になっているので、どちらのルートへ進むかによってあらかじめ右か左の車線によっておくこと。どちらに進んでもタイトなコーナーが待ち受けているので、分岐点を通過したらしっかりと減速をしておこう。

分岐ポイントを左に[illegible]した後、[illegible]方面へ[illegible]に注意すること

分岐ポイント直前が[illegible]になっているので、右側に進む場合はできるだけ右よりを走行すること

★file.5/6 内回り A-ZONE

POINT 9 | 呉服橋 GOFUKUBASHI

呉服橋出口のある地点を過ぎた後に待ち受ける右コーナーはそれほどきつめではないが、アクセル[illegible]、軽く減速しながらOUT→IN→OUTで抜けていこう。このコーナーを抜けると神田橋JCTまで軽い左コーナーが続いている。この区間は全開でクリアしたいところだが、IN側について走行していると外方向へとラインがふくらんでいくので、OUT側を走行したほうがいい。

呉服橋コーナーへの進入はゆるやかだが、途中からがきつくなるので進入前に軽く減速しておく。

この左コーナーはOUT側を走行し、CATZの看板が見えたあたりからIN側へと切り込んでいく。

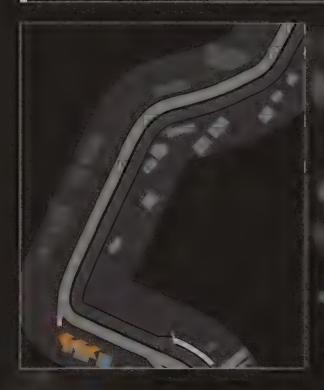
POINT 10 | 一ツ橋JCT HITOTSUBASHI JCT

1つ目の左コーナーが若干きつめなので、池袋線の分岐ポイントが表示されたら若干減速しておこう。

[illegible]橋JCTの看板を通過後、左に小さく曲がったら、その直後に最後の左コーナーが現れる。

一ツ橋JCT前後の区間は、[illegible]→右→左→右→左とゆるやかなコーナーが[illegible]。このコーナーも単体ではアクセル全開でクリアできる[illegible]が、この区間では[illegible]かなコーナリングラインの乱れがあると次のコーナリングに影響が出てしまい、それが最後まで[illegible]しまう。そこで、コーナー進入前には一泊アクセルを抜き、心持ちOUT→IN→INのラインでクリアしていこう。

A-ZONE 内回り ★file.6/6

POINT 11 | 新橋 SHINBASHI

ゆるやかな左カーブを抜けしばらくすると、直角に近い右コーナーが待ち受けている。コースの正面に細長いビルが見えてきたら左車線により減速を始める。路面に描かれている4個目の矢印のペイントを通過後、IN側に切れ込んでいき、コースの先が見えたらアクセルを開けて立ち上がっていく。オーバースピードで上手く曲がれない場合は、もう少し手前から[illegible]減速していこう。

右コーナーに入る手前の路面には、急カーブを促す注意書きと矢印のペイントが描かれている。

右コーナーを抜けた後のストレート区間は、続く右コーナーに備え[illegible]側の車線を走行しよう。

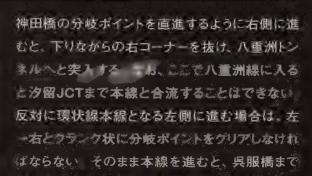
POINT 12 | 西銀座JCT NISHIGINZA-JCT

右側に進んだ場合、[illegible]のゲートを通過した直後にきつめの右コーナーが待ち受けている。

丸の内トンネル内の路面に描かれている斜線の先には、比較的きつめの左コーナーがある。

西銀座JCTにある分岐点を直進すると自然と分岐ポイントの右側へ進むことができる。ただし、右方向へ進む場合、分岐直後に急な右コーナーがあるので、分岐ポイントに差し掛かる前から減速をしておきたい。分岐ポイントを左側へ進んだ場合は、ゆるやかなカーブの連続する丸の内トンネルを抜けて、神田橋JCTで環状線本線に合流できる。

★file.1/6 外回り A-ZONE

POINT 1 | 神田橋JCT KANDABASHI-JCT

神田橋の分岐ポイントを直進するように右側に進むと、下りながらの右コーナーを抜け、八重洲トンネルへと突入する。[illegible]お、ここで八重洲線に入ると汐留JCTまで本線と合流することはできない。反対に環状線本線となる左側に進む場合は、左→右とクランク状に分岐ポイントをクリアしなければならない。そのまま本線を進むと、呉服橋までゆるやかな右コーナーの区間が続いていく。

分岐ポイントの右側にあたる八重洲線方面は、[illegible]下っているので先が見えにくくなっている。

呉服橋の左[illegible]は、比較的ゆるやかな入口に[illegible]、出口付近が若干きつめになっている

POINT 2 | 江戸橋JCT EDOBASHI-JCT

江戸橋JCTはゆるやかな左コーナーの最中にあるので、車速がのっていると分岐ポイントの右側へいってしまいやすい。B-ZONE方向へ行きたいのであれば、IN側によって走行すればいい。分岐ポイントを右側に進んだ場合、すぐに急な右コーナーが[illegible]れる。分岐ポイントを過ぎたら左側によって軽くブレーキングをし、コーナーが見えたら[illegible]切り込んでいこう。

環状線方面の右コーナーをクリアした後は、[illegible]と道幅の広[illegible]ストレート区間に突入する

分岐ポイントを左に進んだ場合[illegible]右とゆるやかなコーナーを抜けB-ZONEの箱崎JCTへ向かう

A ZONE 外回り ★file.2/5

POINT 3 | 京橋JCT KYOBASHI JCT

左側2車線は環状線本線を直進するようになっているが、右側の1車線は八重洲線方面への分岐につながっている。そのまま直進すれば環状線外回りを浜崎橋JCT方面へ進むことができる。この場合は、センターラインが黄色になる場所まではアクセル全開で走って行ける。分岐ポイントを右に進んだ場合、登坂した後に急な右コーナーが現われるので、坂を上りきる前に減速をしておきたい。

八重洲線方面の右コーナー直前ではかなりの車速が出ているはず[illegible]思い切りよく減速すること[illegible]

センターラインが黄色になった[illegible]左コーナーが待っているので[illegible]れば右側を通過した[illegible]

POINT 4 | 銀座 GINZA

センターを壁が仕切る区間を2箇所通過後、しばらくストレートを走行しセンターラインが黄色になったら、左→右のクランクが現われる。出来るだけ右側車線を走行し、センターラインが黄色になったと同時にIN側に切り込み、陸橋下を通過後すぐに切り返し右コーナーのIN側[illegible]。続くトンネル区間は右→左のクランクになっている。トンネルが見えたら、左側車線から進入すること。

次のクランクまでの距離は短いので、最初のクランクを通過したら早めに左車線に[illegible]

トンネルに入ったらすぐにIN側に切り込み、トンネル出口付近にある左コーナーに備えよう

POINT 5 浜崎橋JCT HAMAZAKIBASHI JCT

3車線になってすぐに左→右のS字コーナーが待っている。左側車線を走っていると間違いなく曲がりきれないので、[illegible]右側によっておきたい。S字コーナーをクリア後、左側1車線を直進するとB-ZONE左回りに行くことができる。右側2車線は環状線外回りを芝公園方面に進むことができる。ただし、分岐ポイント直後に急な右コーナーが待ち受けているので、手前での減速を忘れないように。

B-ZONE方面は分岐ポイント直後にゆるやかな右コーナーがあるが、アクセル全開でクリアしたい。

環状線方面へ進む場合は真ん中の車線を走行しNARDYのビルを通過したあたりから減速を始めよう。

POINT 6 芝公園 SHIBAKOEN

最初のクランクの右コーナー出口[illegible]芝公園出口部[illegible]

2個めのクランクの左コーナー[illegible]視界の右側に東京タワーが見え[illegible]からIN側へ切り込[illegible]

浜崎橋JCTの右コーナーを立ち上がった後に続くストレート区間で右側車線を[illegible]現われる本線表示の看板下を通過したらアクセ[illegible]再び本線表示の看板下を通過したら[illegible]こう。芝公園の出口を過ぎてすぐ次の[illegible]があるので、左側車線からIN側へ切り込んでいく。

A-ZONE 外回り file.4/6

POINT 7 一ノ橋JCT ICHINOHASHI JCT

目黒線の出口ポイントを過ぎるとすぐに右コーナーが現われるので、分岐表示が出たら左車線によって走行しておこう。ただし、内回りの同ポイントよりはゆるやかなコーナーなので、アクセルオフから軽くブレーキングする程度の減速でクリアできる。コーナーを立ち上がった後、右→右とゆるやかなコーナーが続くが、この区間から霞ヶ関付近まではアクセル全開で抜けていきたい。

コースの左外側にGENKIの看板が見えてくると、すぐに目黒線の出口ポイントが現われる

目黒線の出口ポイントをかするように走行し、通過したらすぐに[illegible]側に切り込んでいきたい

POINT 8 霞ヶ関 KASUMIGASEKI

霞ヶ関トンネルに入って左→左とゆるやかなコーナーを抜けると、トンネルの出口付近にややきつめの左コーナーが現われる。この左コーナーは入口はそれほどでもないが、出口付近がきつくなっているので、コーナリング途中で不用意にアクセルを開けないように注意すること。トンネルを抜けると右→左と軽いS字を抜け、ゆるやかな右コーナーが連続する区間へと入っていく

トンネル内にある[illegible]のポ[illegible]を過ぎ[illegible]、その直後にきつめの左コーナーが現われる

トンネルを出た直後にすぐ新宿線への出口ポイントがあるので、勢い余って飛び出さないように[illegible]

POINT 9 千鳥ヶ淵 CHIDORIGAFUCHI

ゆるやかな右コーナーが連続するトンネル区間から続くストレート区間まではアクセル全開で走行で良い。ただし、トンネルの出口を過ぎた直後にきつい右コーナーが待ち受けているので、センターラインが黄色に変わったら左車線によって減速しておくこと。そのままトンネルを出たらIN側に切り込んでいき、分岐表示の看板下を通過したらアクセルを全開にして立ち上がっていこう。

トンネル内をアクセル全開で走行するには、左側の車線を走行しているほうが走りやすいだろう。

トンネルの出口付近に至るまでにかなりの車速が出ているのでしっかりと減速しておきたい。

POINT 10 一ツ橋 HITOTSUBASHI-JCT

千鳥ヶ淵を抜けた先にある一ツ橋JCT付近は、左→右→左→右→左→右と小さなコーナーが連続している。アクセルを全開にしたままだとコーナリングが厳しくなってくるので、コーナーの手前でアクセルを抜き、コーナリング途中からアクセルを徐々に開けていき、次のコーナー手前で再度アクセルを抜く、とリズミカルにクリアしていこう。

代官町の出口を過ぎると、左コーナーが始まる。トンネルが見えたら軽くアクセルを抜いておこう。

池袋線の出口を過ぎ、センターラインが黄色になったら右コーナーに備えて左車線に寄っておく

A-ZONE 外回り Rute.6/6

POINT 11 | 西銀座JCT NISHIGINZA JCT

八重洲線のトンネル出口付近は急な上り勾配の左コーナーになっている。この左コーナーを抜けると京橋JCTから八重洲線方面へ分岐した線に合流する。合流した直後に、きつめの右コーナーが待ち受けているので、合流後はすぐに左車線によって減速を始めよう。右コーナーをクリアすると短いストレート区間を経て、先程の右コーナーとほぼ同じ大きさの左コーナーへと進入していく。

トンネル出口の左コーナーは上り勾配のため先の見通しが悪いが、アクセル全開で抜けられる。

合流直後にしっかりと減速しておけば、続く右コーナーはOUT→IN→OUTできれいにクリアできる。

POINT 12 | 新橋 SHINBASHI

西銀座JCTを過ぎてしばらく走行すると、直角に近い角度の左コーナーが待ち受けている。コースの真正面にビルの陰影が見えたら右車線によってブレーキング＆シフトダウンで素早く減速してクリアする。この後、ゆるやかな右コーナーが続く区間を経て、[illegible]本線へ合流する。なお、本線への合流直後には急な左コーナーが控えているので、本線合流後すぐに減速しておくこと。

新橋の直角コーナーは、コース脇に建つビルが途切れた場所からIN側に切り込んでいこう。

本線へは左側から合流する。続く右コーナーはIN側から進入するため、車速が高いと曲がりきれない。

★file1/3 右回り

POINT 1 | 箱崎JCT HAKOZAKI JCT

環状線の江戸橋JCTから向島線へと合流するポイントは、4車線のゆるやかな左コーナーになっている。この後に現われる急な左コーナーの先に分岐ポイントがあるのだが、真ん中の2車線を走行していると小松川線出口へと出てしまう。左右両端側の1車線がそれぞれ向島線へと通じているので、INかOUTのどちらかによって走行しよう。

左端の車線を狙っているときにラ[illegible]そのまま出口方面に向かいやすい。

OUT側に沿って走行すると、[illegible]度をあまり落とさずに分岐ポイ[illegible]の右側に入れる

POINT 2 | 木場 KIBA

木場出口の先には、深川線で最もきつい右コーナーが待ち受けている。この地点に至るころにはかなりの車速が出ているので、木場出口を過ぎたら左車線に寄ってしっかりと減速しておくこと。センターラインが黄色に変わったらIN側にある斜線部分まで切れ込んでいこう。コーナーを立ち上がるとすぐにゆるやかな左→右のS字コーナーがあるが、ここはアクセル全開のままでクリアしたい。

木場の出口を過ぎたらアクセルを[illegible]

[illegible]の斜線部[illegible]位置までIN側に[illegible]出口を目指す

B-ZONE 右回り file 2/3

POINT 3 | 辰巳JCT TATUMI-JCT

深川線の終点位置にある分岐ポイントは、そのまま直進するように走行するだけで湾岸線方面へ進むことができる。湾岸線に入る直前部分の右コーナーはそれほど急ではないのだが、車速が高すぎると曲がりきれないので分岐ポイントを通過したら左車線によってアクセルを抜くか、軽くブレーキングしてクリアしよう。コーナークリア後は湾岸線に合流するまでストレート区間になっている。

[illegible]ストレート[illegible]合って走っていれば分岐ポイ[illegible]の左側に行くことはない。

湾岸線合流後はゆるやかな左コーナーになっているが道幅が広いので、アクセル全開でいける。

POINT 4 | 有明JCT ARIAKE-JCT

湾岸線の左車線側を[illegible]行していれば、自然と分岐ポイントの左側[illegible]方面へ行くことができる。

分岐ポイントの左側は、登り勾配のため先の右コーナーが見えないので、手前での減速を忘れずに。

有明JCTの分岐を示す看板の下を通過後、左端の車線幅が広くなり、台場線方面に抜けられる分岐ポイントが現われる。分岐ポイントを左側に行くと待ち受けるゆるやかな右コーナーは、車速が高いままではクリアできないので登り勾配の途中で減速しておこう。分岐ポイントをそのまま直進すると、C-ZONEの大井JCT方面へ行くことができる。

★file.3/3 右回り B-ZONE

POINT 5 | 芝浦 SHIBAURA JCT

レインボーブリッジの先にはゆるやかな右コーナーが待ち受けており、羽田線の上り車線に合流している。終点位置にある表示板が見えたら左側の車線に寄っておき、レインボーブリッジのアーチが終わったと同時にブレーキング＆シフトダウンで減速する。そのままコーナーのIN側にある斜線部分を目指し、左外側にビルの陰影が見えてきたらアクセルを徐々に踏み込んで立ち上がっていこう。

レインボーブリッジの中は完全なストレート区間なので、アクセルは全開で走行できる。

レインボーブリッジを過ぎてしばらく進むと、羽田線に合流する直前に左→右のS字コーナーがある。

POINT 6 | 浜崎橋JCT HAMAZAKIBASHI JCT

羽田線上り4車線の内、左側2車線はA-ZONEの環状線外回り方面、右側2車線はB-ZONEの環状線内回り方面に行くことができる。左側を選んだ場合、分岐ポイントを過ぎてすぐに急な左コーナーになるので、手前で分岐の表示板が見えたら減速し、左から2番目の車線を走行したい。右側を選んだ場合は分岐ポイントの先にゆるやかな左コーナーがあるが、減速しなくても抜けることができる。

分岐ポイントの右側を選んだ場合、江戸橋JCTまでの環状線の区間はB-ZONEを走ることになる。

左端の車線を走行していると、分岐ポイントの先にある左コーナーがきつくなってしまう。

B-ZONE 左回り ▶No.1/3

POINT 1 芝浦JCT SHIBAURA-JCT

4車線区間の左側2車線を走行すると、台場線方面へ行くことができる。右側2車線を走行していた場合はE-ZONEの羽田線下り方面へ行くことになる。分岐ポイントを左側に行くと左→右のS字コーナーが現われるので、右から2番めの車線を走行し、分岐ポイントを通過したらIN側へ切り込む。IN側の路面上にある斜線部分が切れたら、続く右コーナーのIN側へ切り込んでいこう。

台場線方面へ進む場合、分岐ポイントを通過する辺りで減速しておくと、後から続くS字もクリアしやすい。

S字コーナーは、IN側にある斜線部分の奥の方にクリッピングポイントを取るように走行しよう。

POINT 2 有明JCT ARIAKE-JCT

[illegible]付近にあるアーチの途中、右側に分岐車線が2車線現われる。もとからある2車線をそのまま直進するとB-ZONEの湾岸線上り方面へ行くことができ、右側の2車線の方に行くとD-ZONEの湾岸線下り方面へ行くことができる。湾岸線上り方面を目指す場合、左から2車線目を走行し、分岐ポイントを通過したらアクセルを抜いて減速しながら、続いて現われる左コーナーをクリアしよう。

コーナーIN側の路面上にある斜線部分[illegible]

分岐ポイントを右側に行った場合もすぐにきつい右コーナーがあるので、しっかり減速して[illegible]

★file.2/3 左回り B-ZONE

POINT 3 | 辰巳JCT (TATSUMI-JCT)

左外側に高層マンションが見えた後に、左側に深川線方面へ進める分岐車線が現われる。そのまま直進すると辰巳JCTから出てしまうので、分岐表示の看板を過ぎたら左側の車線に寄って走行すること。分岐ポイントを左側に進むと、ややきつめの左コーナーが現われる。登坂車線を上り終わったら右車線に寄り、センターラインが黄色に変わったらアクセルを抜いてIN側に切り込んでいこう。

アクセルを抜いても車速が高すぎて曲がりきれない場合は、軽くブレーキを踏み込んでみるといい

分岐ポイント後の左コーナーはIN側にある斜線部分をかすめるようなライン取りで走行したい

POINT 4 | 大場

環状線の渋滞情報を示す看板の下を通過し、センターラインが黄色に変わった後、左→右のS字コーナーに続いて深川線最大のコーナーが待ち受けている。最初のS字はラインさえ乱さなければそれほど減速しなくてもクリアできるが、続く左コーナーはきちんと減速しておかないと曲がりきれない。このようにコーナーが連続する場合は、通常よりもクリッピングポイントを手前に取ろう。

渋滞情報の看板が見えてきたら、その先にある左コーナーに備えて右車線によって走行しよう。

[illegible]がったら、次の右コーナー進入前に軽くブレーキングして減速しておく

B-ZONE 左回り ★file 3/3

POINT 5 | 箱崎JCT HAKOZAKI-JCT

この右コーナー[illegible]、OUT側から進入してIN側につけたら、そのままの[illegible]で立ち上がろう

右コーナーを立ち上がった時に見える分岐表示の看板の先には急な左コーナーが待ち受ける

深川線と向島線との合流地点となる箱崎JCTは、急な左コーナーになっている。このコーナーの手前にゆるやかな右コーナーがあるのため、OUT→IN→OUTのラインで走行すると、続く左コーナーの進入が厳しくなってしまう。そこで、この右コーナーをOUT→IN→INで走行して立ち上がりラインを右車線側にしてみよう。分岐表示の看板が見えたら減速しIN側に切り込んでいけばいい

POINT 6 | 江戸橋JCT EDOBASHI-JCT

箱崎JCTを過ぎてすぐの右コーナーを抜けた先の左側1車線を進むとB-ZONEの環状線外回り方面へ、右側2車線を進むとA-ZONEの環状線内回り方面へ行くことができる。左側に進んだ場合、登坂車線を登りきった直後にきつめの右コーナーがあるので、[illegible]に減速をしておくようにしたい。右側に進んだ場合はゆるやかな左コーナーがあるので、分岐ポイントを通過後アクセルを抜くこと

分岐ポイントを左側に進み、[illegible]線が2車線になったら減速しながら右側の車線を走行しよう

分岐ポイントを右側に進んだ場合は、左→左のゆるやかなコーナーを経て環状線本線に合流する

POINT 1 | 大井JCT OOI JCT

ゆるやかな左コーナーの出口付近にある分岐ポイントを直進した場合はD-ZONE方面へ、左側に行くと羽田線上り方面へ行くことができる。分岐ポイントを左側に進んだ場合、先にある急な左コーナーに備え、登坂車線を登っている最中に減速しておきたい。また、羽田線合流前の右コーナーに対してはあらかじめ左車線を走行し、ゆるやかな手前の左コーナーを抜けたあたりで減速を始めよう。

羽田線方面へ進む場合は、分岐ポイント前の左コーナーであらかじめIN側を走行しておこう。

羽田線合流前の右コーナーは下り勾配になっているため、コーナーの入口が見えにくくなっている。

POINT 2 | 品川埠頭 SHINAGAWAFUTOU

大井JCTを過ぎてしばらく走行し、左外側の視界に高層ビルが入ってきたら、ゆるやかな左→右コーナーが現われる。環状線の案内表示版が見えた辺りで、軽くアクセルを抜いてから進入すると曲がりやすい。左右のビルを結ぶ連絡路の先には、ゆるやかな右コーナーが待ち受けている。これも前の左コーナー同様に、アクセル調整のみで減速、加速しながらクリアしていこう。

大井JCTを過ぎたら右車線を走行しておくと、最初に現われる左[illegible]

右コーナーをクリアした後は、浜崎橋JCTまでアクセル全開で走行できる高速区間に突入する

D-ZONE,E-ZONE | コース攻略

D-ZONE	下り

1.東海JCT→P.95　2.京浜島→P.95　3.浮島→P.96　4.大黒JCT→P.9

D-ZONE	上り

1.大黒JCT→P.97　2.浮島→P.97　3.大井JCT→P.98　4.有[illegible]JCT→P.98

E-ZONE	下り

1.鈴ヶ森→P.9　2.昭和島JCT→P.99　3.空港西→P.100　4.生麦JCT→P.100

E-ZONE	上り

1.生麦JCT→P.101　2.空港西→P.101　3.昭和島JCT→P.102　4.鈴ヶ森→P.102

POINT 1 東海JCT TOUKAI JCT

ストレート区間をしばらく走行していると現われる分岐ポイントを左に進んでいくとE-ZONE羽田線へと行くことができ、そのまま直進した場合は大黒ふ頭まで分岐ポイントは現われない。この分岐ポイントがある位置はゆるやかな左コーナーになっているので、右車線を走行していると羽田線方面に行きづらくなってしまう。羽田線方面へ進む場合は、早めに左車線に寄っておこう。

車速が高いので、分岐表示が出てから分岐ポイント[illegible]までの時間が短い点に注意しよう。

分岐ポイントを左に進んだ場合は、ゆるやかな左コーナーを抜けながら羽田線へ合流していく。

POINT 2 京浜島 KEIHINJIMA

東海JCTを直進した場合、しばらくストレート区間を走行した後、ゆるやかな右コーナーにさしかかる。ここは決してきついコーナーではないのだが車速があまりに[illegible]ため、切り込むタイミングが遅れるとOUT側の壁に接触してしまいやすい。特に目印になるようなものもないので、ストレート[illegible]中央の[illegible]行し、コーナーに入ったらIN側に[illegible]曲がっていこう。

[illegible]車を避ける際、OUT側に避けようとすると、予想以上にOUT[illegible]

[illegible]がOUT側にふくらむようであれば、一旦アクセルを[illegible]IN側へ[illegible]

B-ZONE 下り ★file.2/2

POINT 3 | 浮島 UKISHIMA

浮島の前後はゆるやかな右コーナーとトンネルが連続している区間となっている。トンネル内は閉塞感のせいで、通常よりもスピードを高く感じてしまいやすいので、不用意に車線を変更しないで走行したい。この区間は基本的にはアクセル全開で問題なく走行できるが、一般車を避ける場合やラインがOUT側にふくらんでいってしまう場合は、アクセルを抜いて車速を調整しよう。

基本は中央車線を走行し、一般車がいる場合はコーナーのIN側にあたる右車線側に避けよう。

トンネルを抜けると大黒ふ頭までの約10Kmの間、ほぼストレート[illegible]高速ステージになる。

POINT 4 | 大黒JCT DAIKOKU JCT

つ[illegible]終えると、左車線に[illegible]ZONE大黒線への分岐ポイントが現われる。そのまま湾岸線を直進してしまうと、出口へ行ってしまうことになる。分岐ポイントの左側に入るとすぐに、急な左コーナーが現われる。浮島からのストレート区間でかなりの車速が出ているはずなので、分岐ポイントに入る手前から減速をし始め、案内看板の下を通過したらIN側に切り込んでいこう。

巨大な2本の橋[illegible]にさしかか[illegible]大黒JCTが現われる。

左コーナーを過ぎると、大黒線のストレート区間までゆるやかな右コーナーが連続している。

File.1/2 上り D-ZONE

POINT 1 | 大黒JCT DAIKOKU JCT

大黒線終点付近のゆるやかな左コーナーを抜け、続く右コーナーを抜けると湾岸線上り線へ合流する。この右コーナーは入口はそれほどでもないが、出口付近が若干きつくなっているので、アクセルを開けるタイミングを少し遅らせるつもりで立ち上がること。湾岸線に合流した後は、浮島にあるゆるやかな左コーナーにさしかかるまでアクセル全開でいけるストレート区間が続いている

最初の左コーナーでIN側に切り込みすぎ、途中にある出口から出[illegible]まわないように注意すること

合流前にある右コーナーは、下り勾配になっているのでコーナーの先が見通し[illegible]

POINT 2 | 浮島 UKISHIMA

大黒JCTからのストレート区間を走行し、最初に訪れるトンネルの出口付近から、次のトンネル入口付近まで、ゆるやかな左コーナーが連続している。このコーナーは、アクセル全開でも問題なくクリアできる。車線を変更しようとしてラインがふくらんだ場合は、軽くアクセルを抜いて進行方向を修正しよう。この時、不用意にブレーキングすると急激に進路が変わるので注意すること

[illegible]す場合は、できるだけIN側[illegible]

[illegible]出口付近も最初の[illegible]様のゆるやか[illegible]

B-ZONE 上り ★file.2/2

POINT 3 大井JCT OOI JCT

東海JCTを過ぎ、ストレート区間をしばらく進んでいると、E-ZONE羽田線方面へと行ける分岐ポイントが現われる。この分岐ポイントを直進すると湾岸線をそのまま走行することになり、以降有明JCTまでは分岐することはない。左側に進んだ場合は登坂後に左コーナーが控えているので、手前で十分に減速しておくこと。この後、ゆるやかな右コーナーを抜けて羽田線上りに合流できる。

羽田線方面に進む場合は、分岐表示が出たらできるだけ早めに左車線に寄っておくこと。

分岐ポイントを過ぎたら続く左コーナーに備えて、すぐに右車線に寄って減速を始めること。

POINT 4 有明JCT ARIAKE JCT

大井JCTを越えて最初のトンネルを過ぎると、台場線と湾岸線を分岐する有明JCTが現われる。分岐ポイントを左側に進むとB-ZONE右回りへ、そのまま直進するとB-ZONE左回りへ行くことができる。B-ZONE右回りの台場線方面に行く場合は、分岐表示が出たら左車線に寄っておいたうえ、分岐ポイントを過ぎたら右車線に寄って減速し、続いて現われる急な左コーナーをクリアしていこう。

分岐ポイントを左側に進むとすぐに登り勾配になっており、この後に急な左コーナーが現われる。

トンネルを抜けてから、3番目の陸橋下を通過したら、この後すぐに分岐ポイントが現われる。

★file.1/2 下り E-ZONE

POINT 1 | 鈴ヶ森 SUZUGAMORI

鈴ヶ森の出口を過ぎると、急な左コーナーが現われる。この左コーナーは入口はそれほどきつく感じられないのに対し、出口のほうがきつくなっているので、オーバースピードで進入すると間違いなくOUT側の壁に接触してしまう。進入時にしっかりと減速しておき、なおかつ立ち上がり時にアクセルを軽く開けるか、またはアクセルを開けるタイミングを若干遅めにとるように心掛けよう。

鈴ヶ森の出口を過ぎたら続いて現われる左コーナー。[illegible]左側車線に寄って走行しておこう。

コーナー手前の案内看板が見えたら減速を始め、[illegible]を通過したあたりからIN側に切り込んでいく。

POINT 2 | 昭和島 SHOWAJIMA JCT

東海JCTからの合流地点となる昭和島JCTの直前はゆるやかな右コーナー、湾岸線からの合流直後はゆるやかな左コーナーになっている。最初の右コーナーにさしかかる前に左車線に寄っておき、クリアしたら次のコーナーのために左車線に寄っておこう。どちらのコーナーも特に減速することなくクリアできるが、ラインがふくらんでいくようであればアクセルを抜いて修正しよう。

右コーナーの手前の部分が下り勾配になって[illegible]コーナー[illegible]口が見えに[illegible]

右コーナーをクリアすると、左側に湾岸線からの合流車線が見えて、左コーナーが現われる。

E-ZONE 下り ★file 2/2

POINT 3 | 空港西 KUUKOUNISHI

空港西の手前にあるトンネルの入口から出口までの間、ゆるやかな右コーナーが連続している。このコーナーは、トンネルの出口付近が若干きつめになっているので、トンネル出口が見えたあたりで一旦アクセルを抜くといいだろう。トンネルを抜けると、すぐにまた同じような右コーナーが現われる。このコーナーは左車線に寄っておき、空港西の出口を過ぎたらIN側に切り込んでいこう。

コーナーの途中まではアクセルをゆるめる必要はないが、出口付近はそのままでは曲がりきれない。

続いて現われる右コーナーは、進入時に軽くアクセルを抜くことでスムーズにクリアできる。

POINT 4 | 生麦JCT NAMAMUGI JCT

大黒線への分岐ポイントをそのまま直進すると出口へ降りてしまうので、分岐案内板が現われたらあらかじめ左側の車線によっておくこと。分岐ポイントの左側に進むと左コーナーを経て大黒線へと入っていける。分岐ポイントを過ぎたら右車線に寄って減速し、そのままコーナーのIN側を突いていく。完全にコーナーの出口が見えたら徐々にアクセルを踏み込んで立ち上がっていこう。

2車線ある本線の右側は出口になっており、本線の左側に大黒線方面へ向かう分岐ポイントがある。

左コーナーはアクセルを抜き、IN側の路面上にある斜線部分へ向かう感じで切り込んでいく。

★file.1/2 上り E-ZONE

POINT 1 | 生麦JCT NAMAMUGI-JCT

大黒線を走行中、生麦JCTが近づいてくると右側車線の上に斜線が描かれている区間が現れる。[illegible]に寄って、続く右コーナーに備えて減速を始めよう。大黒線から横羽線への合流地点は下り勾配の右コーナーになっているため、コースが下り始めたらIN側に切り込んでいく。斜線が消え、センターラインが現れ始めたらアクセルを徐々に開けていこう。

右コーナー注意の看板が見えたら、斜線区間がすぐに始まるので右側の車線に寄っておこう

右コーナーの入口から出口までの区間が下り勾配になっているので、先の見通しが非常に悪い

POINT 2 | 空港西 KUUKOUNISHI

羽田の出口を過ぎてすぐ、きつめの右コーナーが現われる。手前の区間で左側を走行しておき、センターラインが黄色になったら減速を始めよう。右側に合流車線が見えたらIN側に切り込んでいけば上手くクリアできるだろう。そのまま直線区間を走行していると、すぐに次の左コーナーが現われるので右車線に寄っておき、環状線の案内表示板が見えたらアクセルを抜いて減速しよう。

左コーナー進入の目印となる案内表示板。この表示板の下を通過したらIN側に切り込んでいこう

[illegible]た後に進入する[illegible]、全体がゆるやかな左コーナーになっている

E-ZONE 上り

POINT 3 | 昭和島JCT SHOWAJIMA-JCT

空港西を過ぎてしばらく走っていると路線数が3車線になり、B-ZONEへ行くことのできる分岐ポイントが現われる。右側の2車線を直進した場合は鈴ヶ森方面へ、左端の1車線を走行すると分岐ポイントの左側へ進み湾岸線上り車線へ行くことができる。分岐ポイントの左側は、分岐後すぐの地点が右コーナーになっているので、分岐ポイントが見えたあたりから減速を初めておこう。

分岐ポイントを湾岸線方面の左側に進むと、急な勾配を登りながらの右コーナーが待ち受けている。

鈴ヶ森方面へと直進した場合は、分岐ポイントの直後にゆるやかな左コーナーが控えている。

POINT 4 | 鈴ヶ森 SUZUGAMORI

昭和島の分岐ポイントで直進を選びしばらく走行していると、きつめの右コーナーが現われる。平和島のパーキングエリアを過ぎたら左車線に寄っておき、最初の看板表示が見えたら減速をし始めよう。コーナーの区間が長いので、コーナーリング中は不用意にアクセルを開けない[illegible]ながら走行すること。センターラインが黄色に変わったらアクセルを開けて立ち上がっていこう。

コースの前方に見える、屋根に覆われている区間が平和島パーキングエリアになっている。

平和島パーキングエリア通過後に現われる看板表示が、右コーナー進入の目印になっている。

EXITEXIT | 首都高バトル出口一覧

本作に登場する高速道では、実在のコースでは出口にあたる箇所は全て通行止めになっており、そこから高速を降りることはできない。しかし、所々にある分岐ポイントでコースに含まれない高速線方面へ進むと高速を降りたことになり、強制的にGarageへ戻ってしまう。つまり、他高速線への接続箇所が本作では出口扱いとなっている。出口方面への進路は進めない旨の分岐表示がされ、注意を促す仕切り壁があるので、間違えて出てしまうことはないだろう。ただし、一部の出口はコーナーの途中にあるため、勢い余って飛び出してしまうこともある。以下に、本作で出口の扱いとなっているポイントを全て紹介しよう。ちなみにSPバトル中にこの出口から出てしまうとDRAW扱いになり、そのままGarageへと戻ってしまう。

C-ZONE、D-ZONE、E-ZONEがまだ走行できない状態の時は、出口と同じ扱いとなり注意を促す壁で仕切られている。

①竹橋JCT
A-ZONEの一ツ橋付近にある出口。実在するコースでは、この出口から先は高速5号池袋線へと通じておりそのまま[illegible]と東京外環自動車道方面へ進んでいくことができる。

②三宅坂インターチェンジ
A-ZONEの千鳥ヶ淵と霞ヶ関の中間点にある出口。実在のコースでは高速4号新宿線へと進んでいくことができ、その先は愛知県名古屋市の小牧方面へと通じている中央自動車道へ乗り入れられる。

③谷町JCT
A-ZONEの霞ヶ関と一の橋JCTの中間点にある出口。実在のコースでは高速3号渋谷線へと通じている。この高速線をそのまま進んでいくと名古屋、大坂方面へとつながる東名高速道路へと進んでいける。

④一の橋JCT
A-ZONEの一の橋JCTにある出口。実在のコースでは高速2号目黒線へと通じている。この高速線は他の高速線のように高速道路への接続がされていないため、すぐ先のポイントが終点になっている。

⑤江戸橋JCT
A-ZONE内回りコースの江戸橋JCTにある出口。実在のコースでは高速1号上野線に通じている。この高速線も高速2号目黒線同様、他の高速道路への接続は行なっていない。

⑥箱崎JCT
B-ZONE箱崎JCTにある出口。実在のコースでは高速6号向島線へと通じており、その先は東北地方へと通じている東北自動車道と常磐自動車へ進んでいくことができる。

⑦辰巳JCT
B-ZONE辰巳JCTにある出口。実在のコースでは、このまま進んでいくと湾岸線の終点である市川を経由し[illegible]している東関道自動車道へ乗り入れられる。

⑧大黒JCT
D-ZONE、E-ZONEの大黒JCTにある出口。実在のコースではこの先に横浜ベイブリッジがあり、本牧ふ頭を経由して三浦半島へと通じる高速道の横浜横須賀道路へと進むことができる。

⑨大麦JCT
E-ZONEの[illegible]JCTにある出口。[illegible]では、このまま神奈川県中区の石川町まで横羽線が続いており、その先は高速神奈川3号狩場線へと通じている。

#06 RAIVAL DATA >>ライバルデータ
●TEAM ENEMY P109
●MIDDLE BOSS P134
●ZONE BOSS P134
●BIG BOSS P135
●LAST BOSS P136
●WANDERER

GALAXY RACERS

大学の自動車愛好家サークルの名前をそのままチーム名にしている。メンバーは色々な大学から集まっているが、中には学生で無い人も……

049 ☆堅実部長
●[illegible] 賢二 ●AE111T ●Lv.4
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／2 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／2
◆タイプ／ブロック コーナー遅い パッシング
◆出現条件／同TEAM ENEMYに全勝する

050 ブロークンアロー
●宮間 和人 ●AE111L ●Lv.4
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／[illegible] ◆サスペンション／2 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

051 愛と幻想のエロチカ
●椎名 [illegible] ●EK9M ●Lv.3
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／1 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い パッシング
◆出現条件／特別な条件はなし

052 ミスターオセロ
●西浦 [illegible] ●N5S16 ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／1
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

053 スイートハニー
●秋谷 久子 ●EK9 ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

054 湾岸サブリナ
●岡本 玲奈 ●A80SZ ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

MAX RACING

SS LIMITEDと親交の[illegible]セダン[illegible]が集まったチーム。ハイパワー[illegible]ングセダンでの、豪快な走りを信条とする。

055 ☆ブラッディローズ
●阿修羅 [illegible] ●Y34GU ●Lv.4
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／2 ◆サスペンション／[illegible] ◆ボディ／1
◆タイプ／ブロック コーナー遅い パッシング
◆出現条件／同TEAM ENEMYの5人に勝つ

056 ゴールデンビースト
●小泉 晶樹 ●Y34GU ●Lv.3
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／1 ◆サスペンション／[illegible] ◆ボディ／1
◆タイプ／ブロック コーナー遅い [illegible]
◆出現条件／No.66.67.68に全勝する

057 クレージーフーリガン
●飯山 大輔 ●S161V ●Lv.3
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／1 ◆サスペンション／[illegible] ◆ボディ／1
◆タイプ／ブロック コーナー遅い パッシング
◆出現条件／No.66.67.68に全勝／全敗以外

058 青影
●[illegible] 貴樹 ●100TVM ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／1 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／1
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／No.66.67.68に全敗する

059 死の黒豹
●田中 [illegible] ●100MVM ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／[illegible] ◆サスペンション／2 ◆ボディ／1
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

060 高速のブルーサンダー
●高岡 正典 ●Y33CV ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／1 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／1
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

073 | グレートファイナンス
●相沢 寛 ●S6 ●Lv.3
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／2
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

074 | アップビート
●中野 浩幸 ●C6 ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／1 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

075 | ガラスの貴公子
●[illegible] ●GC8S4 ●Lv.2
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／1 ◆ボディ／2
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

TWISTER

FD・FC系のロータリー車が中心のチーム。コーナーで車をツイストのようにリズミカルに操ることからこのチーム名が付いた。

076 | ☆灼熱のシンキロウ
●葛西 [illegible] ●FD3RZ ●Lv.6
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／2 ◆サスペンション／3 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック パッシング
◆出現条件／[illegible]TEAM ENEMYの5人に勝つ

077 | スマイル0円
●[illegible] ●FC3E3 ●Lv.5
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／1 ◆サスペンション／3 ◆ボディ／3
◆タイプ／ブロック コーナー遅い パッシング
◆出現条件／No.[illegible]に全勝する

078 | SWEET BLUES
●[illegible] ●FC3X ●Lv.4
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／[illegible] ◆サスペンション／2 ◆ボディ／3
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／No.85,86,87,88[illegible]に負ける

079 | ブルーライター
●[illegible] ●FC3E3 ●Lv.4
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／1 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い [illegible]
◆出現条件／特別な条件はなし

080 | シューティングスター
●[illegible] ●FD1RZ ●Lv.4
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

081 | 花月男爵
●花月 [illegible] ●FD3RS ●Lv.3
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／2
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

082 | 首都高時雨
●[illegible] 四郎 ●FD3RS ●Lv.3
◆エリア／A-ZONE右 1st ◆エンジン／0 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／2
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

DIAMOND IMAGE

小型軽量の車種が中心となって構成されているチーム。少数精鋭のため、メンバーの入れ替えもここ数年行なわれていない。

083 | ☆イナズマシフトの拓也
●萩[illegible] 拓也 ●AE86T2 ●Lv.6
◆エリア／B-ZONE左 1st ◆エンジン／6 ◆サスペンション／3 ◆ボディ／1
◆タイプ／コーナー遅い パッシング
◆出現条件／[illegible]TEAM ENEMYに全勝する

084 | ローンウルフ
●石井 [illegible] ●AE8613 ●Lv.4
◆エリア／B-ZONE左 1st ◆エンジン／3 ◆サスペンション／2 ◆ボディ／[illegible]
◆タイプ／ブロック コーナー遅い
◆出現条件／特別な条件はなし

SECRET
隠し要素紹介

ここで、「首都高バトル2」に用意されている隠し要素を紹介しよう。なお、SECRET 6以降は、ネットワークからデータをダウンロードしてくることにより使用できるようになっている。また、これらのダウンロードはそれぞれに配布開始時期が決まっており、それ以前にアクセスしてもデータは入手できない。ダウンロード開始時期については、「首都高バトル2」のホームページ上で確認しよう。

[illegible]全国[illegible]を目指すのであれば、チューニングパーツの追加は必須項目。最高のパーツ[illegible]て最速タイ[illegible]とはできないぞ

SECRET 1 リプレイ時の視点固定

通常であれば、様々なカメラアングルを見せてくれるリプレイ画面だが、下記のコマンドを入力すると視点を運転時のものに固定できる。これで自分の走行ラインをバッチリと確認できるぞ。

【リプレイ時の視点固定】
リプレイが始まるまで、Yボタンを押したままにしておく

視点を固定すると、自分が運転していた時の視点でリプレイ画面を見ることができる。

SECRET 2 ライバル、アザーカー表示のON・OFF

ライバルカーの上部にある"R"のマークを消したり、アザーカーの頭上に、"O"のマークを表示させられるぞ。

【ライバル表示のON・OFF】
ポーズ画面でBボタンを押しながらRボタンを押す

【アザーカー表示のON・OFF】
ポーズ画面でBボタンを押しながらLボタンを押す

ポーズ画面の上部にライバルカー表示OFF、アザーカー表示ONの情報が表示される。

SECRET 3 ライバルと1対1のSPバトル

Questでライバルに勝ち進んでいくと、ライバル帳にライバルデータが記されていく。実は、このライバル帳に記されたライバルたちと、アザーカーのいないコース上で1対1の勝負をすることができる。ただし、勝負できるのは一度以上勝ったことのあるライバルだけで、敗戦もしくは引き分けたライバルとは勝負することができない。

【ライバルを指定してのバトル】
ライバルを選択し[illegible]後にSTARTボタンを押す

SECRET 4 | Garage画面での車の表示変更 □

Garageでは、自車が走行しながら右回りに回転する様子が見られる。この状態では上下方向に視点が変わっていくので、様々なアングルから自車を見ることができるが、気に入ったアングルを注視することはできない。しかし、以下で紹介するコマンドを入力することで、自車の回転や走行を止めたり、回転方向を逆にすることもできるのだ。これでアングルを固定して好きな位置から自車を眺めることも可能になる。なお、このコマンドは、Car Shopや他のモードでも使用できる。

【自車の走行停止】コントローラー1のXボタンを押す。

【自車の回転停止】コントローラー2のXボタンを押す。

【自車の回転方向を逆に】
コントローラー2のYボタンを押す。
※自車の走行停止と逆回転はBポートにコントローラーを差し込まないと使用できない。

SECRET 5 | 表示類の配色変更 □

通常では、画面上の各種表示類は橙色で表示されている。しかし以下のコマンドを入力すると、マップやメーターはもちろん、分岐表示やSPバトルのゲージ、Time Attack中の計測部分に至るまでが緑色で表示されるので、いつもと違った新鮮な感じで走行することができる。

【表示類の配色変更】
STARTボタンを押したままコースに出る。

SECRET 6 | リプレイ時の他車への視点切り換え □

通常のリプレイは自車を中心にした視点しか見られないが、以下のコマンドを入力することでプレイヤーの前後にいるライバルやアザーカーの視点に切り換えが可能となる。このコマンドはBポートにコントローラーを差し込まないと使用できない。

【リプレイ時の車種切り換え】
コントローラー2のYボタンを押しながら方向キーの上または下を押す。

ライバル車の視点にすると、SPバトル中のライバルはこのような走り方をしているのかが見られる。

SECRET 7 | 逆走 □

通常の状態で逆走しようとすると、少し走っただけで強制的に向きが修正されてしまうが、以下で紹介するコマンドを入力することにより、Questを始めとする各モードのコースを逆走できるようになる。QuestやFree Runで逆走すると、アメリカ映画のカーチェイスばりの走行が楽しめるぞ。

【逆走】
Rボタンを押したままコースに出る。

いつも走行しているコースでも、進行方向を変えるだけでまったく違ったコースの様相を呈している。

SECRET 8 | パーツの追加

通常、高性能のパーツはレベルの高いライバルに勝たなければ入手することはできない。しかし、Homepageで配布されるパーツデータをダウンロードすることで、高性能パーツがParts Shopに追加される。各パーツの価格、効果は、P.62～71のパーツデータの項を参照するように。

通常のプレイでは入手が難しいパーツなので、どれも高性能のものばかりとなっている

●エンジン(各エンジン共)／TYPE6　●マフラー／TYPE7　●ミッション(各ミッション共)／TYPE4　●ブレーキ／TYPE4
●タイヤ　フロント／TYPE4　●タイヤ　リア／TYPE4　●サスペンション／TYPE5　●フロントバンパー／TYPE5
●サイドスカート／TYPE5　●リアバンパー／TYPE5　●リアスポイラー／TYPE5　●ホイール／TYPE8

SECRET 9 | アザーカーの使用

Homepageでアザーカーのデータをダウンロードしてくることで、首都高上を走行しているアザーカーが使用できる。ただし、アザーカーを使用できるのはTime Attackのみ。各車種のスペックはP.58～59のカーデータを参照するように。

【アザーカーの使用法】
Time AttackでDemo CarのA Classにカーソルを合わせ、Yボタンを押したままAボタンを押す

アザーカーは、エアロタイプでステッカー、積み荷などのタイプを変更する。

【YXS10】

【WHR69】

【EE98V】

【NKR58E】

【FV】

【EE98VS】

【NKR58S】

【NKR58R】

SECRET 10 | シークレットカーの追加

通常であれば、ライバルたちに勝ち進んでいかなければCar Shopのラインナップに新たな車種が加えられることはない。しかし、Homepageでシークレットカーのデータをダウンロードしてくることにより、通常では購入することが困難な車種も、簡単にCar Shopのラインナップに加えることができる。なお、Homepage上からダウンロードしてこれるシークレットカーは以下に紹介する10台。各車種に関する詳細なスペックについては、P.53〜57のカーデータを参照するように。

ほとんどの車種は年代物なので性能的には大したことはないが、どれも味のある名車ばかりがそろっている。

【S30ZG】

【RX3】

【KPGC10】

【S30ZX】

【E34】

【N5S16M】

【N5S16】

【R30M】

【R30】

【A187】

SECRET 11 | Quick RaceでのSP回復

通常のプレイ時は、Quick Raceの最中はSPが回復することがないので、次々と現われるライバルたちに勝ち進んでいくのは困難を極める。しかし、HomepageでQuick SP回復のデータをダウンロードしてくると、1レース終了する毎にSPを最大値まで回復することができるようになる。これで、今まで歯がたたなかったライバルが相手でも、比較的容易に勝ち抜けるようになるだろう。

TOKYO HIGHWAY BATTLE 2
OFFICIAL GUIDE BOOK
首都高バトル2 公式ガイドブック

2000年 7月 15日　初版発行

>>発行人／浜村弘一
>>編集人／野田 稔
>>副編集人／田原誠司
>>編集長／坂本武郎
>>副編集長／鈴木弘明
>>発行所／株式会社エンターブレイン
〒151-8024　東京都世田谷区若林1-18-10
電話03-5433-7850（営業局）

>>印刷／共立印刷株式会社

>>執筆／速坂 力
>>デザイン監修／中里有吾（ファミ通書籍編集部）
>>デザイン／中村 治　渡邉照子（blue）
>>MAP制作／鵜沼安希雄（MOGUELEFF）
>>撮影／森若 匡
>>編集／石橋宏資（ファミ通書籍編集部）
>>編集協力／渡邉悟朗（ファミ通書籍編集部）
>>監修／元気株式会社
>>製作購買／高橋敦子

■本書についてのご質問は、祝祭日を除く毎週火曜日から木曜日までの、午後2時から午後4時までの間に、TEL03-5433-7143で受け付けています。※ゲームの内容についてのご質問にはお答えできませんのでご了承ください。
本体価格はカバーに表示してあります。

ISBN4-7577-0154-3
●1190939

Printed In Japan

System Guide

Basic Car Lecture

Car Guide

Tunning Guide

Course Guide

Raival Data

ISBN4-7577-0154-3

C0076 ¥1300E

エンターブレイン

定価 本体1300円+税

ISBN4-7577-0154-3

C0076 ¥1300E

エンターブレイン
定価 本体1300円 +税

TOKYO HIGHWAY BATTLE 2
OFFICIAL GUIDEBOOK

現実と虚構の狭間を疾駆する鉄狼へ
勝つためのテクニックはここにある!!

◆全コースの分岐点や難関ポイントを徹底的に攻略したコース紹介

◆各チューニングパーツ、セッティングの効果をわかりやすく解説

◆全ライバルのチューニングレベル出現条件を含む完全データ公開

◆その他、全登場車種の出現条件はもちろん、お得な㊙情報も満載